# WIADOMOŚCI PORTU · GDYŃSKIEGO

STYCZEŃ
1937

Rok VII Nr 1



321

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

# GDYNIA-AMERYKA

## LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

**CENTRALA**

**WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4**

**Telefony 5.47-46, 5.47-47**

**Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"**

**ODDZIAŁY:**

GDYNIA — Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW — Rynek Główny 47
LWÓW — ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW — ul. Grottgera 20, tel. 3-13

## LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

**Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York**

## LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

**Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires**

## LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

**Gdynia/Gdańsk — New York — New Orleans — Houston — Galveston — Gdynia/Gdańsk**

## LINIA PALESTYŃSKA

**Konstanca — Istanbul — Jaffa - Haifa — Pireus — Istanbul — Konstanca**

## WYCIECZKI MORSKIE

**Flota GAL**

M/S „Piłsudski"
M/S „Batory"
S/S „Polonia"
S/S „Kościuszko"
S/S „Pułaski"



# REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
**Fred Olsen & Co.**
Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.
Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

NORWEGII ZACHODN.:
**Bergenske-Stavangerske**
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio - Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
**Baltic Line**
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
**Svenska Amerika Linien**
Sztokholm, Kalmar, Karlskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKA I WYSP KANARYJSKICH:
**Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei**
Odjazdy co 14 dni

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
**Svenska Lloyd**
Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.
**Rob. M. Sloman Jr.**
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
**Fruit Express Line**
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
**Finland Syd Amerika Linjen**
**Den Norske Syd Amerika Linje**
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.
Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
**Gulf Gdynia Line**
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah
Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni — Gdańska do portów:
Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans, Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ i AUSTRALII:
**Wilh. Wilhelmsen**
Cape Town, Fremantle, Adelajde Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
**Rederiaktiebolaget Transatlantic**
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

**Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii.**

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

**u agentów**

# BERGENSKE

## BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, ul. Portowa 9/11, tel. 39-21
GDAŃSK, Langermarkt 3, 225-41

**Przedstawicielstwa:**

**WARSZAWA,**
**B. Pilarski, Szkolna 2, tel. 220-42.**

**KATOWICE,**
**W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-75.**

**ŁÓDŹ,**
**B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34.**

**LWÓW,**
**G. Luft, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"**

ROK VII. STYCZEŃ 1937. NR 1.

# WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P. A. T. TELEF. 11.75-28 i 11.80-15. KONTO P. K. O. 730.

Inż. LEONARD MOŻDŻEŃSKI
Dyrektor Departamentu Morskiego

## Przed nowym etapem pracy na morzu

PRACA Polski na morzu, uwarunkowana najbardziej żywotnymi potrzebami Państwa i jego życia gospodarczego, posiada cechy procesu rozwojowego, w którym, z natury rzeczy, kolejne fazy stanowić muszą wynik faz poprzedzających, a jednocześnie ich rozwinięcie i uzupełnienie.

Skoro więc chodzi o wytyczne naszej polityki morskiej w rozpoczynającym się obecnie nowym jej okresie, przy ustalaniu ich należy przyjąć jako punkt wyjścia — dotychczasowy dorobek w tej dziedzinie.

Jest to dorobek niewątpliwie bardzo poważny.

Stworzyliśmy Gdynię. Rozbudowaliśmy Gdańsk. Przystosowaliśmy oba te porty pod względem technicznym do potrzeb naszego obrotu towarowego, dzięki czemu udział ich w obrotach naszego handlu zagranicznego wynosi dziś przeszło 77% pod względem ilości a przeszło 65% jego wartości. Zdobyliśmy również dla tych portów znaczne ilości ładunków tranzytowych. Ażeby osiągnąć te wyniki, musieliśmy zapewnić portom polskiego obszaru celnego niezbędną sieć linii żeglugowych, tworząc równocześnie zaczątki własnej floty handlowej. Poczyniliśmy też duże postępy w zakresie zorganizowania w obu portach własnego aparatu pomocniczego i handlowego.

Niezależnie od wyników, jakie osiągnęliśmy w obsłudze obrotów zamorskich naszego handlu zagranicznego, dużym sukcesem naszej polityki morskiej, niedocenianym niestety w dostateczny sposób przez społeczeństwo, jest dorobek, jaki osiągnęliśmy w zakresie zorganizowania i wyposażenia naszego rybołówstwa przybrzeżnego i dalekomorskiego, zarówno w dziedzinie samych połowów, jak i w zakresie tworzenia i rozbudowy przetwórczego przemysłu rybnego. Warto tu podkreślić znaczenie, jakie dla dalszego rozwoju rybołówstwa morskiego posiada prowadzona obecnie budowa portu rybackiego w Wielkiej Wsi, jak też zamierzona w najbliższych latach znaczniejsza rozbudowa floty rybackiej.

Ogólnie rzeczy biorąc, cechą charakterystyczną okresu minionego było wysunięcie się na plan pierwszy zagadnień, związanych z techniczną rozbudową portów i ich urządzeń oraz procesem koncentrowania się na terenie tych portów czynności, związanych z samym przeładunkiem towarów w obrocie zamorskim.

Taki właśnie bieg naszych zainteresowań i prac był zresztą zupełnie słuszny i naturalny.

Dzisiaj jednak, kiedy pierwszy etap naszej pracy na morzu możemy w ogólnych zarysach uważać za będący na ukończeniu, na czoło trosk wysuwają się prace, związane z tworzeniem i dalszym rozwojem własnego aparatu handlowego, który mógłby z korzyścią dla naszego życia gospodarczego zastąpić istniejące jeszcze wciąż w tym zakresie pośrednictwo obce, oraz sprawa rozbudowy własnej floty handlowej.

W chwili obecnej polska flota handlowa (biorąc pod uwagę 102 jednostki pływające o tonażu 20 i wyżej ton) liczy okrągło prawie 100 tysięcy BRT (98.761). Statków, pracujących w żegludze zewnętrznej, t. zn. do portów obcych, mamy 27 (bez rybackich) o łącznym tonażu ca 86.500 t. r. Jest to oczywiście bardzo mało, stanowi bowiem zaledwie 0,01% światowego tonażu morskiego. Niedostateczność tonażu własnego zmusza nas do posługiwania się statkami charterowanymi, t. zn. dzierżawionymi.

W roku 1935 statki dzierżawione przez „Żeglugę Polską" przewiozły na liniach regularnych ca 50 tys. ton, co stanowi ponad 20% przewozów na tych liniach. Obecnie na liniach regularnych „Żaglugi" są zatrudnione 4 statki obce o tonażu ca 5 tys. BRT.

Jest tu mowa tylko o t. zw. timecharter'ach, co stanowi dro-

bną część statków dzierżawionych przez polskich maklerów na określone podróże, lub na przewiezienie pewnych ładunków. Ten ostatni dział charterów jest znacznie ważniejszy zarówno z uwagi na obsługę obrotów towarowych (towarów masowych), jak i ze względów dewizowych.

Pomimo braku w tym zakresie ścisłych danych statystycznych, stwierdzić można, że chodzi tu o liczby dość poważne i, co jest rzeczą godną podkreślenia — wzrastające. Wskazuje to, że nasza inicjatywa morska, rozrost naszej dyspozycji w zakresie transportu, rosną i wyprzedzają możliwości inwestycyj żeglugowych.

Żegluga polska przy pomocy niewielkiego tonażu jakim rozporządza potrafiła zorganizować w latach 1930 — 36 czternaście linii regularnych pasażerskich i towarowych. Mamy zorganizowany Bałtyk (4 linie), Zachodnią Europę i Anglię (6 linii), Amerykę (2 linie, trzecia do Golfu w organizacji) i t. d. Już to jest dorobkiem gospodarczym bardzo poważnym. Poza tym praca naszej bandery przynosi poważne korzyści dla bilansu płatniczego: saldo netto obrotów naszych towarzystw żeglugowych przedstawia activum dewizowe w wysokości: 1935 r.— ca 12 milionów zł, 1936 r. — zapewne ca 15 milionów. Nie są to pozycje wielkie, ale konkretne i trwałe.

Wreszcie — poza innymi dodatnimi pozycjami w życiu gospodarczym kraju — wypada podkreślić, że bandera nasza daje dziś pracę 1.600 oficerom i marynarzom na statkach i paruset ludziom w biurach przedsiębiorstw.

Strona finansowa żeglugi polskiej wygląda coraz lepiej. Wystarczy zaznaczyć, że przedsiębiorstwa żeglugowe polskie nawet w okresie niespotykanej dotąd dekoniunktury żeglugowej wykazały znacznie lepszą odporność, niż wiele przedsiębiorstw zagranicznych. Stała poprawa stanu finansowego przedsiębiorstw polskich świadczy dobitnie o ich wielkich możliwościach rozwojowych na zdrowych zasadach handlowych.

Jeżeli chodzi o udział statków polskiej floty handlowej w ogólnych przewozach morskich przez porty polskie, to według obliczeń prowizorycznych wynosi on dla roku ubiegłego z górą 10%. Należy podkreślić, że ilościowo udział ten wyniósł już w ciągu pierwszych trzech kwartałów roku ubiegłego prawie tyleż co w ciągu całego roku 1935 t. j. ponad milion ton towarów. Ten udział nasz w obrotach stale rośnie, jakkolwiek tempo jego wzrostu jest dość powolne.

Trudno określić, jaki procent byłby praktycznie możliwy tu do osiągnięcia: zależy to głównie od uaktywnienia naszych zamorskich obrotów, od ujęcia handlu morskiego we własne ręce, oraz od odpowiedniego zrozumienia i docenienia własnej floty handlowej przez kupiectwo polskie.

Proces ten jest w stadium rozwojowym.

Niektóre towary eksportujemy już na warunkach cif, t. zn. polski eksporter ma w ręku gestię transportu. Znaczna większość towarów — w szczególności masowych — sprzedawana jest nadal fob, a czasem nawet loco wagon fabryka lub kopalnia i akwizycja takiego transportu nasuwa nieraz nie mniejsze trudności, niż akwizycja ładunków w obcych portach. Oczywiście winę tego nie zawsze ponosi eksporter, a ściślej, sprzedawca — zależy to głównie od koniunktury na dany artykuł oraz od szeregu czynników zewnętrznych. Sprawa ujęcia dyspozycji transportów jest zawisła od koniunktury w handlu i żegludze międzynarodowej, a zatem od kompleksu czynników od nas niezależnych, na których ukształtowanie się możemy i musimy oddziaływać oględnie i stopniowo. Jest to kapitalny problem polityki handlowo-morskiej.

O ile chodzi o możliwości rozbudowy naszej floty handlowej, to praktyczna odpowiedź mogłaby wynikać z oceny obrotów transportu morskiego, który już jest w gestii polskiej, ale korzysta jeszcze z tonażu dzierżawionego. Szacunkowo możemy to ocenić na ca $1^1/_2$ mil. ton rocznie i taką ilość moglibyśmy zaofiarować do przewozu własnej banderze. Podniosłoby to udział naszej bandery w przewozach morskich do plus minus 25% ogólnych obrotów. Procent ten z roku na rok będzie niewątpliwie wzrastał, to też wymieniony stosunek należy traktować jako płynny o tendencji rozwojowej. Na przewiezienie 25% obrotów trzebaby obecny tonaż mniej więcej podwoić. Nadmienić wypada, że np. w Niemczech bandera narodowa obsługuje ostatnio 60% swoich zagranicznych obrotów, w innych krajach morskich jak Norwegia itp. procent ten jest jeszcze wyższy.

Dla właściwego rozwiązania kwestii dalszej rozbudowy naszej floty handlowej nie wystarcza jednak sama tylko ocena jej możliwości w zakresie obrotów transportu morskiego. Trzeba ponad to wziąć pod uwagę sprawę opłacalności nabycia na własność względnie budowy nowych jednostek, uwzględniając odpływ dewiz na pokrycie należności za zafrachtowanie obcych statków przez polskie towarzystwa żeglugowe.

Z obserwacji poczynionych w Polsce w ostatnich latach nad statkami charterowanymi na liniach regularnych, a więc przy time-charterach, roczny koszt charteru wynosi niekiedy 1/3 wartości statku, czyli że szacując globalnie, statek taki można by nabyć już za sumę plus minus $3^1/_2$-letniej dzierżawy. Budowa nowej jednostki, w szczególności ostatnio, gdy koszty budowy rosną szybciej, niż frachty, „amortyzowałaby" się odpowiednio dłużej. Podkreślić należy, że pojęcie amortyzacji użyte tu zostało nie w sensie ogólnohandlowym, lecz pod kątem odpływu dewiz.

Wszystko dotychczas przemawia zdecydowanie za dalszą, wydatną rozbudową naszej floty handlowej.

Należy jednak uwzględnić w tym przedmiocie jeszcze jeden nader doniosły moment. Jest nim

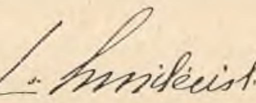
stwierdzony wzrost progresywny kosztów budowy statków.

Od półtora roku daje się zauważyć stały wzrost zatrudnienia stoczni światowych. Wzrost ten szczególnie przybrał na sile w w ostatnim półroczu. Sfery żeglugowe wyczuwają powrót koniunktury frachtowej, a ponieważ zahamowanie inwestycyj żeglugowych w latach 1931 — 35 pozostawiło pewne luki w technicznej sprawności żeglugi, przeto obecnie ruch budowy tonażu morskiego bardzo się ożywił i koszty budowy ujawniają tendencję zwyżkową. Drożeją także koszty charteru statków. Uwzględniając te okoliczności trzeba stwierdzić, że kto chce pracować na morzu, ten obecnie nie ma czasu do stracenia.

Teoretycznie kwestia jest tedy przesądzona na korzyść zwiększenia stanu naszej marynarki handlowej. Pozostaje zagadnienie konkretne programu budowy wzgl. zakupu nowych statków. Rzecz prosta, że posiadamy program rozbudowy naszej marynarki handlowej. Jest on nawet dość szczegółowy i wszechstronny. Aby go uchwycić, dość wziąć do ręki rocznik statystyczny naszego handlu zagranicznego i mapę kuli ziemskiej, albowiem cyfry obrotów w poszczególnych działach eksportu i importu oraz odległości interesujących nas ważniejszych rynków zbytu lub zakupu stanowią obiektywne przesłanki tego programu.

Jeżeli chodzi o bliższe szczegóły planu rozbudowy naszej floty handlowej, to warto przede wszystkim nadmienić, że ostatnio „Żegluga Polska" podpisała kontrakt na budowę dwóch statków po 1000 t. DW. dla uzupełnienia tonażu własnego na swoich regularnych liniach bałtyckich. Następne zamówienie według omówionego planu dotyczyć winno budowy dwóch motorowców o ca 10.000 t. r. br. dla przewozu emigrantów i towarów w obrocie z Ameryką Południową. Statki te zastąpią obecny tonaż tej linii („Pułaski" i „Kościuszko"), co rozwiąże definitywnie kwestię taboru okrętowego tej ważnej linii komunikacyjnej. To są rzeczy bezpośrednio najbliższe, ale program nasz sięga znacznie głębiej i dalej i rozłożony jest na szereg kolejnych etapów: są w nim zagadnienia takie jak dalsze usprawnienie obsługi obrotów z Lewantem, przejęcie transportu owoców południowych, rozwiązanie naszego udziału w transporcie bawełny, rozbudowa trampingu bliskiego i dalekiego, renowacja taboru istniejącego itd.





Tak ujęte zagadnienie ma perspektywę nieco dalszą, jednakże nie będziemy mieli czasu na odkładanie tego na lata. Będzie w tym programie dużo miejsca także na inicjatywę prywatną, która niewątpliwie zainteresuje się tymi zagadnieniami.

**KAROL KORYTOWSKI**

# Rok 1937 a marynarka wojenna

BIEŻĄCY rok przyczyni się stosunkowo bardzo wybitnie do materiałowego zwiększenia naszej floty wojennej. Już na wiosnę oczekujemy przybycia do Gdyni jednego z dwóch kontr - torpedowców, budowanych w Anglii w stoczni S. White w Cowes. Okręt ten otrzymał nazwę „GROM". Jego bliźniak „BŁYSKAWICA" przybędzie do Polski w jesieni.

Kontr - torpedowce te, jeszcze większe, szybsze i lepiej uzbrojone od posiadanych już, tak bardzo znanych społeczeństwu: „Wichru" i „Burzy", stanowić będą piękny zespół okrętów wojennych tego typu na Bałtyku.

Abstrahując od wymogów wojennych, będących przeznaczeniem każdego bojowego okrętu, spełniają one też swoją rolę pokojową, nie tylko związaną z ich przeznaczeniem wojennym.

Okręty Rzeczypospolitej „Wicher" i „Burza" są jeszcze obecnie i będą do przyjścia „GROMU" i „BŁYSKAWICY" naszymi największymi i najbardziej reprezentacyjnymi nawodnymi okrętami wojennymi. Pod tym względem spełniać one nadal będą swoją rolę dyplomatyczno - reprezentacyjną, której poważne karty mają już poza sobą.

Pamiętamy wszyscy, jak to stosunkowo niedawno, bo zaledwie kilka lat temu, ORP. „Wicher" miał zaszczyt przewozić z Madery do Gdyni Pierwszego Marszałka Polski.

Fakt ten pozostanie na zawsze, nie tylko dla tego okrętu, nie tylko dla dywizjonu naszych kontrtorpedowców, ale dla całej naszej Marynarki Wojennej, nigdy niezatartym, niezapomnianym, radosnym i chlubnym zdarzeniem.

„Wicher" i „Burza" odbyły, wspólnie z innymi okrętami lub same, oficjalne wizyty w Sztokholmie, Kopenhadze, Leningradzie i w Kilonii. Ponieważ te dwie ostatnie miejscowości nie są stolicami państw, każdorazowo dowódca zespołu wraz z kilkoma oficerami byli gośćmi również w stolicach—a więc w Moskwie i w Berlinie.

Ta pokojowa, reprezentacyjna praca naszego dywizjonu kontrtorpedowców w roku bieżącym wybitnie, bo aż o 100% się powiększy.

Również z wiosną oczekujemy przybycia do Gdyni budowanego we Francji, w stoczni Augustyn Normand w Hawrze, stawiacza min ORP. „GRYF".

Będzie to co do tonażu nasz największy okręt wojenny o przeszło 2200 tonach.

I ten okręt czekają zadania pokojowe. Mianowicie będzie on dostosowany do podróży szkolnych naszych podchorążych.



Komandor Karol Korytowski

Szkoła Podchorążych Marynarki wojennej posiada 3 wydziały i 3 roczniki podchorążych. Najwięcej praktyki na morzu przechodzić musi wydział morski.

Otóż dla tego wydziału Marynarka Wojenna posiada popularny w naszym społeczeństwie, jak również dobrze znany zagranicą, okręt żaglowy „Iskra", na którym szkolą się kandydaci i słuchacze pierwszego rocznika. Rocznik średni, po teoretycznym kursie w szkole, pływa i szkoli się na okręcie „Wilia", transportowcu Marynarki Wojennej, adaptowanym ze zwykłego parowego statku handlowego.

Trzeci wreszcie rocznik szkoli się po kursie teoretycznym w szkole na okrętach mniejszych, wspólnie, a po tym jest rozdzielony na wszystkie nasze okręty.

Zasłużony skądinąd nasz transportowiec „Wilia", prócz przynależności do floty wojennej, wojennej załogi i podporządkowania regulaminom i przepisom wojenno-morskim, nie ma nic zresztą wojennego — nie jest też wystarczającym okrętem do szkolenia podchorążych.

W roli tej ma go właśnie wyręczyć nasz piękny motorowiec, stawiacz min: ORP. „GRYF".

W bieżącym roku nastąpi też spuszczenie na wodę naszych dwóch budowanych w Holandii łodzi podwodnych, jeszcze nie nazwanych.

Jedna z nich jest budowana ze składek społeczeństwa. Składają się na nie dwie akcje zbiórkowe: prowadzona od szeregu lat przez wojsko zbiórka na łódź podwodną im. Marszałka Piłsudskiego i zbiórka wśród całego społeczeństwa na Fundusz Obrony Morskiej, której organizacją zajmuje się Liga Morska i Kolonialna.

Uzbierane fundusze wynoszą już ponad 7 milionów złotych i w roku bieżącym zapłata całej sumy za budowaną łódź podwodną musi być uskuteczniona.

Mimo równoległości szeregu innych akcyj zbiórkowych, mimo kryzysu i biedy, wyniki zbiórki na budowaną łódź podwodną są w naszych stosunkach bardzo pocieszające — dowodzą, że świadomość w szerokich sferach społeczeństwa konieczności rozbudowywania naszej floty wojennej jest coraz to więcej popularna.

Wyniki akcji zbiórkowej i zainteresowanie się wśród społeczeństwa są również dowodem, że społeczeństwo to, spiesząc Rządowi Rzplitej z dobrowolną materialną pomocą przy rozbudowie floty wojennej, chętne i zdolne byłoby do bardziej powszechnych i obowiązkowych świadczeń na morską obronę Rzeczypospolitej.

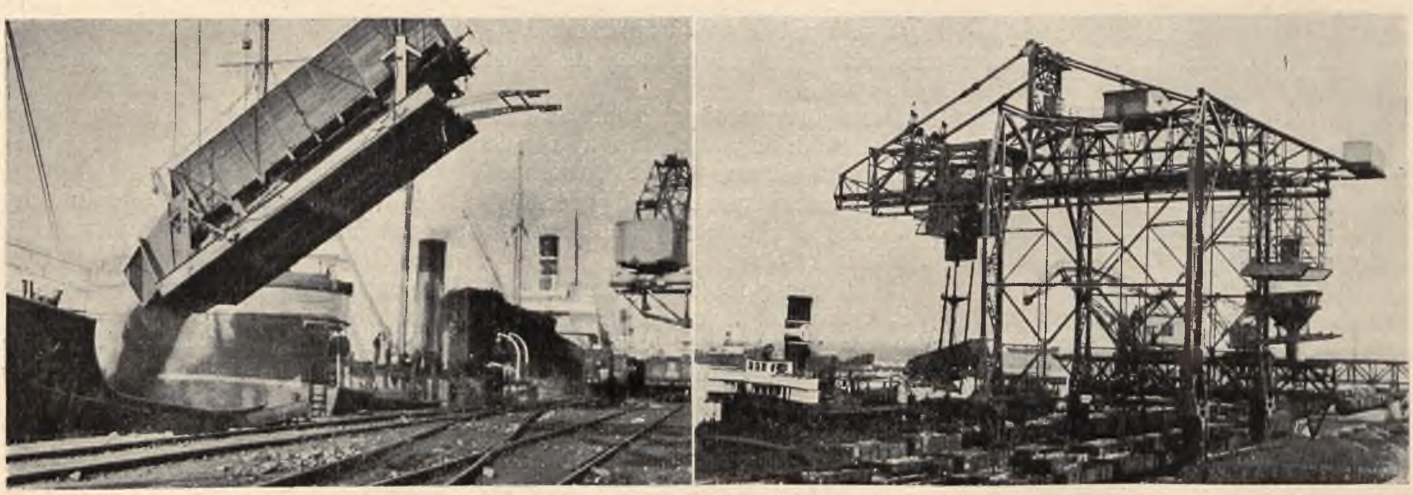
Rok 1937 będzie dla rozwoju Marynarki Wojennej rokiem bardzo korzystnym. Chodzi o to, aby rok 1938 i lata następne nie były gorsze — aby rok bieżący był zapoczątkowaniem tej ciągłości w rozbudowie naszej floty, rozbudowie programowej.

Bo nasza flota wojenna, w roku 1937 podwajająca swój tonaż, jest już powodem do naszej chluby i zadowolenia, mierząc jej istnienie w czasie lat kilkunastu — ale bardzo daleka jest jeszcze od stanu gwarantującego zabezpieczenie tak bujnie się rozwijających interesów morskich naszego 34 milionowego Państwa.

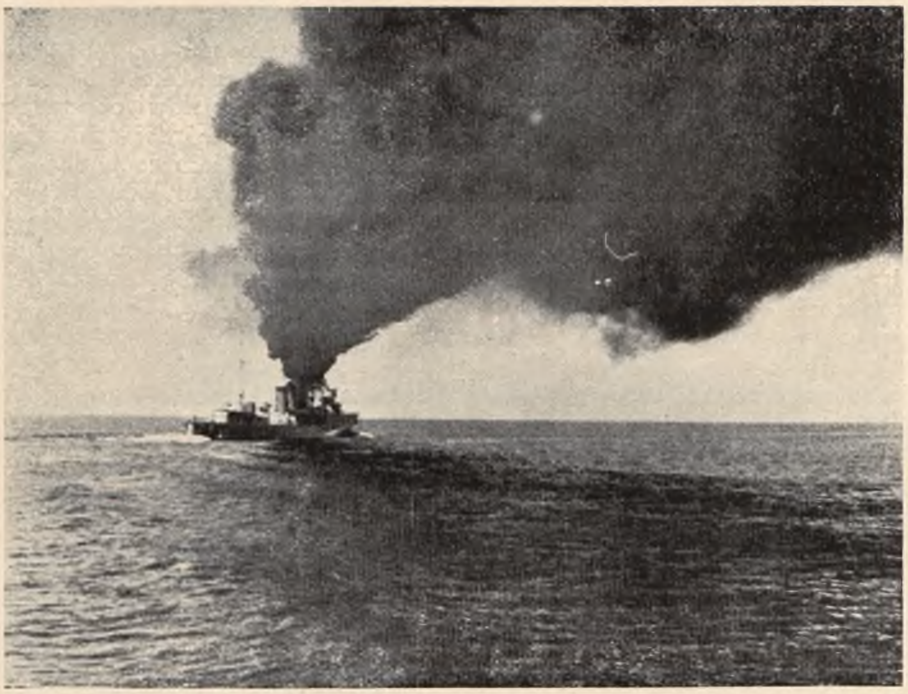
Mgr B. KOSELNIK

# Morskie porty przemysłowe

W PROJEKTACH budowy nowoczesnych wielkich portów handlowych, jakie powstają w ostatniej dobie, przewiduje się możliwości dla powstania portów przemysłowych i to najczęściej w bliskim lub bezpośrednim sąsiedztwie tych pierwszych. Objaw ten jest rezultatem polityki portów morskich, zmierzającej do skupiania różnych gałęzi przemysłu nad morzem, w portach, jako punktach zetknięcia się szlaków transportu lądowego i morskiego. Przewiduje się tu możliwości dla rozwoju nie tylko przemysłu integralnie związanego z portem jak np. przemysł okrętowy, ale również i tych gałęzi przemysłu, które w



Wywrotnice w porcie gdyńskim



Całą parą! (O. R. P. „Wicher")

portach mogą znaleźć najlepsze warunki dla produkcji i łatwiejszy dostęp do światowych rynków zbytu.

Na ogół typ przemysłu, jaki lokuje się dziś w portach, nosi charakter uszlachetniającego, a więc dokonywującego pierwszych przemian w surowcu, jak np. przeróbka rud, hut żelazne i stalownie (nowobudujący się port turecki w Eregli, nad Morzem Czarnym), fabryki chemiczne, ceramiczne, włókiennicze, zakłady obróbki drzewa, olejarnie i rafinerie olejów itp., wreszcie różne inne gałęzie przemysłu, bądź uszlachetniającego, bądź pomocniczego, jakie nad morzem znajdują korzystniejsze warunki dla swej produkcji niż wewnątrz kraju.

O ulokowaniu się tej lub innej gałęzi przemysłu w danym porcie decydują najróżnorodniejsze czynniki. W pierwszym rzędzie jednak brane są pod uwagę możliwości tańszej dostawy wielu surowców drogą wodną, co wpływa niewątpliwie na taniość produkcji i tym samym większe zdolności konkurencyjne gotowego produktu, tudzież korzystniejsze warunki dla penetracji rynków zbytu bądź też gospodarczej ekspansji w ogólności.

Pod miano morskich portów przemysłowych dadzą się podciągnąć te części dużych portów handlowych, których zadaniem jest obsłużenie wyżej zarysowanych działów produkcji, skoncentrowanych na brzegu morskim. Morskie porty przemysłowe mogą stanowić bądź organizmy samodzielne, a więc porty same w sobie, bądź też, co spotyka się najczęściej, stanowią bliskie sąsiedztwo z morskimi portami handlowymi. W niniejszym artykule rozpatrzony zostanie jedynie wzajemny stosunek morskich portów przemysłowych do morskich portów handlowych, jako rezultat wzajemnych usług i pewnego rodzaju wzajemnej symbiozy dwu organizmów portowych o różnych zadaniach.

Bezpośrednie sąsiedztwo portów handlowych daje portom przemysłowym szereg gotowych już udogodnień i urządzeń, jak to: dostateczne schronienie, odpowiednią głębokość kanałów i basenów portowych, gotowy system zasilania w wodę, światło i energię elektryczną lub inną siłę napędową, wreszcie cały aparat handlowy, jakim dysponuje port handlowy. Nie ulega równie wątpliwości, że istnienie portu przemysłowego obok lub w jednym rejonie z portem handlowym zapewnia korzystniejszą bo tańszą eksploatację portu handlowego, o ile tylko nastąpi uzgodnienie ich potrzeb. Ponadto istnienie portu przemysłowego przy porcie handlowym ożywia działalność portu jako całości, a w pierwszym rzędzie wpływa na zwiększenie się zarówno obrotów towarowych jak i ruchu statków.

Samodzielne porty przemysłowe mogą powstawać tam, gdzie są po temu specjalnie korzystne warunki lokalne, jak np. bliskość źródeł surowca, który w produkcji jest elementem podstawowym, np. rudy lub węgiel. Porty takie muszą tedy posiadać wyposażenie niewiele odbiegające od portów handlowych, a więc muszą składać się z redy, basenów, nabrzeży, portowych urządzeń przeładunkowych i składowych, wreszcie terenów, gdzie dany przemysł mógłby się rozlokować. To też powstanie portów przemysłowych obok portów handlowych w tym sensie, że aparat techniczny i handlowy, stworzony dla portu handlowego, może zarazem obsługiwać port przemysłowy, jest pod każdym względem korzystniejsze i bardziej celowe, niż gdyby dla



Zima na morzu

powstającego portu przemysłowego trzeba było tworzyć te elementy, które składają się na pojęcie portu w ogólności.

Rozpatrując ogólnie budowę i wyposażenie morskich portów przemysłowych, należy mieć na uwadze, że zasadniczą ich pracą są, prócz operacyj przeładunkowych i składowych, także i pewne procesy przetwórcze, które wymagają specjalnych urządzeń w rodzaju bądź to szeregu kompleksów fabrycznych lub osobnych warsztatów dla dokonywania właściwej przeróbki, bądź też odpowiednich pomieszczeń dla maszyn i centrów (stacyj) siły napędowej. Prawidłowe rozmieszczenie tych elementów wymaga odpowiednich terenów, które by nie krępowały ich w spełnianiu roli, jaka każdemu z tych elementów normalnie przypada w udziale. Stąd wniosek oczywisty, że stosunek powierzchni lądowej, a więc terenów przeznaczonych dla portu przemysłowego, do powierzchni wodnej i długości nabrzeży winien być znacznie większy niż w portach handlowych. W. E. Liachnickij w dziele swym p. t. „Morskije porty" — twierdzi, że tereny (place) dla poszczególnych zakładów fabrycznych w porcie przemysłowym winny mieć formę prostokątów, których bok przylegający do nabrzeża winien być dłuższy, niż bok doń prostopadły. Ustala on dalej, że długość tych prostokątów waha się w portach przemysłowych od 300 — 350 m, wobec 100 — 150 m dla portów handlowych, szerokość natomiast wynosić winna 150 — 200 m. Tereny przeznaczone dla przedsiębiorstw przemysłowych są więc dłuższe i szersze (głębsze licząc od nabrzeża), niż w portach handlowych.

Co do długości frontu dla poszczególnych zakładów w porcie przemysłowym, to jest ona, jak wskazano wyżej, różna i długość jej zależy od frekwencji statków, obsługujących dane przedsiębiorstwo przemysłowe. Zasada przestrzegana dawniej, że długość frontu dla poszczególnych przedsiębiorstw przemysłowych odpowiadać winna mniej więcej długości jednego statku, wydaje się być niesłuszna i przestarzała.

Jeśli chodzi o stosunek powierzchni lądowej do wodnej, to w portach przemysłowych powinien on być wyższy niż w portach handlowych, gdyż w portach przemysłowych frekwencja statków jest bardziej równomierna niż w portach handlowych. Frekwencję tę nawet przy największym nasileniu pracy fabryk można skuteczniej unormować w porcie przemysłowym niż w handlowym, bowiem każdy zakład fabryczny może sobie z góry w przybliżeniu obliczyć, jaki będzie ruch statków przy jego nabrzeżu. Stosunek powierzchni lądowej portu gdyńskiego do powierzchni wodnej ma się mniej więcej jak 2 : 1, natomiast ten sam stosunek we włoskim porcie przemysłowym w Marghera koło Wenecji wyraża się liczbą prawie 3,5 : 1. Wynika stąd jasno, że powierzchnia lądowa portów przemysłowych w porównaniu z portami handlowymi jest znacznie większa, natomiast powierzchnia wodna — mniejsza. Na powierzchnię wodną w gdyńskim porcie handlowym przypada trzecia część powierzchni ogólnej, w porcie przemysłowym w Marghera natomiast czwarta część.

Według obliczeń autora „Morskije porty", szerokość basenów służących przemysłowi odpowiada najczęściej poczwórnej szerokości statków, jakie tam zachodzą. W portach przemysłowych często kroć odpada konieczność budowy basenów powrotnych, co w portach handlowych nie zawsze daje się pominąć. Ponad to w portach przemysłowych, gdzie również dokonywana jest przeróbka drewna, przewiduje się pewną powierzchnię wodną dla ochrony surowca drzewnego na spławie.

Różnica między portami przemysłowymi i handlowymi uwidacznia się także w układzie sieci kolejowej. Wprawdzie porty przemysłowe są również wyposażone w nabrzeżne tory kolejowe (nie więcej jak dwa), to jednak punkt ciękości leży tu nie tylko w obsłudze samego nabrzeża, ale i w konieczności racjonalnego rozłożenia i dostosowania torów kolejowych do potrzeb tej lub innej gałęzi produkcji. Sieć kolejowa zatem musi być pomyślana tak, aby obsługiwać mogła zarówno nabrzeże, jak i wszystkie elementy danego przedsiębiorstwa przemysłowego.

Przechodząc z kolei do mechanicznych urządzeń przeładunkowych i magazynowych, należy podkreślić, że i tu obserwuje się zarówno analogie jak i różnice między portami przemysłowymi a handlowymi, wynikające z zasadniczych zadań obu rodzajów portów.

Wyposażenie mechaniczne portu przemysłowego nie powinno być słabsze niż portu handlowego, jeśli się weźmie pod uwagę znaczne nieraz masy surowca, bądź ciężkie produkty fabryczne, wymagające mimo wszystko przeładunku szybkiego, sprawnego, bezpiecznego i ekonomicznego. Ogólnie biorąc, mechaniczne urządzenie przeładunkowe portów przemysłowych muszą być dostosowane do potrzeb przedsiębiorstw przemysłowych, jakie w danym porcie się ulokowały. Typ urządzeń przeładunkowych, ich nośność itp. nie mogą więc posiadać cech ogólnych, jak to się spotyka w portach handlowych, lecz są ściśle zastosowane do potrzeb przedsiębiorstwa przemysłowego, które obsługują.

Podobnie jak urządzenia przeładunkowe, również i urządzenia składowe w porcie przemysłowym noszą cechy pewnej odrębności, wynikającej z celu, któremu słu-



Przeładunek pomarańcz z M/S „Canada"

żą. O ile w porcie handlowym odróżnia się hangary względnie magazyny manipulacyjne od właściwych składów, położonych najczęściej w drugiej linii nabrzeży, to w porcie przemysłowym rozgraniczenie to jest niepotrzebne, może być natomiast inny podział, zależnie od potrzeb tej lub innej gałęzi produkcji, a mianowicie: magazyny względnie place do przejściowego składowania surowca i składy względnie hangary do gromadzenia gotowego produktu danej fabryki. Podczas gdy urządzenia składowe portu handlowego, prócz niektórych, noszą na ogół cechy wspólne i służą do manipulacji lub składowania towarów przechodzących przez dany port, to poszczególne urządzenia składowe portów przemysłowych są z góry przewidziane i konstrukcyjnie zastosowane do określonego rodzaju towaru: bądź surowca, bądź gotowego fabrykatu.

Z drugorzędnych elementów portu przemysłowego należy zwrócić uwagę na pewną właściwość, której rezultatem jest konieczność wyposażenia go w specjalne urządzenia filtrowe dla oczyszczania wody zużytej przy pracy fabryk. Podkreślić przy tym trzeba, że ośrodki przemysłowe zużywają 10 razy więcej wody, co wymaga odpowiedniego aparatu zasilania w wodę tudzież odprowadzania i oczyszczania wody zużytej.

Nawiązując do portu gdyńskiego należy stwierdzić, że wszystkie warunki, postawione wyżej morskim portom przemysłowym, dadzą się w zupełności uskutecznić w przyszłym porcie przemysłowym w Gdyni. Tereny bowiem przeznaczone na ten port nie posiadają żadnych przeszkód fizycznych. Nie ulega też wątpliwości, że zostaną należycie i celowo rozplanowane. Stworzenie portu przemysłowego w Gdyni pociągnie za sobą szereg dodatnich stron zarówno dla portu i miasta jak i całego Państwa Polskiego.

# SZWECJA

## Współpraca skandynawska rozszerza się

W WYWIADZIE udzielonym poczytnemu dziennikowi szwedzkiemu „Svenska Dagbladet" premier holenderski dr Colijn oświadczył, że uważałby za wskazane, aby państwa, które podpisały t. zw. konwencję w Oslo, rozpoczęły wstępne rozmowy, zmierzające do usunięcia przeszkód natury reglamentacyjnej na drodze do rozwoju handlu zagranicznego. Holandia — oświadczył premier — jest gotowa wziąć udział w rokowaniach tego rodzaju.

Ten sam dziennik sztokholmski drukuje również deklarację na ten temat premierów szwedzkiego i duńskiego, którzy oświadczyli, że przyjmują z żywą sympatią inicjatywę holenderską. Według tegoż pisma, holenderscy ministrowie handlu oraz rolnictwa i rybołówstwa udadzą się wkrótce do krajów skandynawskich dla omówienia szczegółów ewentualnych rokowań.

* * *

Szwecja wykazuje duże zainteresowanie dla inicjatywy holenderskiej, proponującej wprowadzenie ułatwień w obrotach handlowych między Holandią a Belgją oraz państwami skandynawskimi. Minister szwedzki Per Albin Hansson ogłosił dn. 10 b. m. artykuł, popierający tę inicjatywę. M. in. oświadczył on, że rząd szwedzki ze swej strony zrobi wszystko możliwe w dziedzinie ułatwienia obrotów.

Zwracają uwagę na wyjazd premiera Sandlera, który ma towarzyszyć królowi szwedzkiemu w jego podróży do Belgii. Prasa szwedzka wiąże to właśnie ze wspomnianym projektem złagodzenia ograniczeń w obrotach między państwami — sygnatariuszami konwencji w Oslo.

## Szwedzka flota handlowa

FLOTA handlowa Szwecji uległa w ciągu roku ub. pewnemu zmniejszeniu, przede wszystkim wskutek sprzedaży starego tonażu państwom zagranicznym. Z początkiem roku bież. stan szwedzkiej floty handlowej wyraził się liczbą 2264 jednostek o ogólnym tonażu ca 1.092 tysięcy t.r.n.

## Szwedzko-włoski układ handlowy

ZAWARTY w końcu r. ub. układ handlowo-clearingowy pomiędzy Szwecją a Włochami będzie obowiązywał do 31 grudnia 1937 r., przy czym opatrzony jest klauzulą automatycznego przedłużania co roku, o ile nie będzie wymówiony na kwartał przed tym. Układ przewiduje wymianę w wysokości około 115 miln. lirów. Dla ułatwienia szwedzkim wierzycielom uzyskania zamrożonych we Włoszech należności, mają oni otrzymywać włoskie bony skarbowe, wystawione w koronach, płatne w walucie szwedzkiej w Sztokholmie dn. 1 kwietnia 1939 r. i oprocentowane na 3%.

Jednocześnie z podpisaniem układu linia Svenska-Amerika zamówiła w Trieście transatlantyk wartości 24 miln. koron, przy czym równowartość tej sumy pójdzie, poza clearingiem, na częściowe pokrycie szwedzkich należności u obywateli włoskich.

## Opłaty portowe w Malmö

OPŁATY portowe w Malmö zostały podwyższone dla statków w ruchu z zagranicą z 18 na 20 öre za TRN, dla statków zaś w ruchu krajowym z 13,5 na 14 öre za TRN.

## Brak pasz i zniżka opłat od ich importu

Z DNIEM 12 stycznia r. b. obniżone zostały w Szwecji opłaty przywozowe, pobierane przy imporcie środków pastewnych. Rząd szwedzki umotywował wydane zarządzenia tym, że zbiory pasz w Szwecji w 1936 r. okazały się nie wystarczające. Obniżono m. in. opłaty od makuchów lnianych, owsa i otrąb pszennych.

## Wystawa prób i wzorów produkcji polskiej w Sztokholmie

W DRUGIEJ połowie kwietnia r. b. zorganizowana zostanie w Sztokholmie wystawa prób i wzorów produkcji polskiej w Sztokholmie. Rozwój eksportu polskiego do Szwecji napotyka na przeszkody wobec małej znajomości towarów pochodzenia polskiego na tym rynku. Organizowany pokaz ma na celu zaznajomienie rynku szwedzkiego z produkcją polską, przy czym wystawa po kilku dniach przewieziona zostanie ze Sztokholmu do Göteborgu, a następnie zademonstrowana zostanie w Malmö. Największe znaczenie z punktu widzenia gospodarczego mają pokazy w rozumieniu ściśle handlowym, a więc próby kupieckie, poparte materiałami orientacyjnymi, a w szczególności zaś ocenami odpowiednio skalkulowanymi. Tak też pomyślany jest powyższy pokaz, który obejmie m. in.: len, strączkowe, towary konfekcyjne, galanterię skórzaną, guziki, przędzę, towary tekstylne, forniery, szkło, narzędzia kuchenne i sanitarne itp. Szczegóły co do omawianej imprezy wystawowej zainteresowane firmy mogą otrzymać w Państwowym Instytucie Eksportowym.

# ESTONIA

## Poprawa gospodarcza w r. 1936

KONIUNKTURA gospodarcza w Estonii wyraźnie się poprawiła w r. 1936. Wprawdzie zbiory w ostatnich latach były niższe od średnich, jednak nie odbiło się to ujemnie na sytuacji gospodarczej. Liczba zatrudnionych robotników w przemyśle wynosi 43.000 i jest najwyższa od czasu powstania niepodległego państwa. Największy rozwój zaznaczył się w przemyśle łupka palącego, który jest już dziś jednym z najważniejszych przemysłów w Estonii. Materiały pędne, produkowane z łupka, nie tylko zaopatrują ostatnio całe kolejnictwo, ale są i jednym z najpoważniejszych produktów w eksporcie. Produkcja łupka i pochodzących z niego produktów pędnych wzrosła w stosunku do 1935 r. o 80%.

Bardzo ważnym problemem pozostaje w dalszym ciągu sprawa braku rąk do pracy. W lecie 1936 r. zanotowano liczne strajki robotnicze w przemyśle, które zakończyły się podwyżką płac. Jeszcze większy brak rąk roboczych odczuwa się w rolnictwie, zwłaszcza z uwagi na rozszerzenie obszaru uprawnego drogą osuszenia. Handel zagraniczny wyniesie prawdopodobnie za cały rok 82,5 miln. kor. w eksporcie i 85,5 miln. kor. w imporcie.



## „Tydzień bałtycki" w Tallinie

NA POSIEDZENIU zarządu gł. komitetu przyjaźni łotewsko - estońsko - litewskiej zapadła uchwała urządzenia w Tallinie w połowie czerwca „Tygodnia bałtyckiego", w czasie którego odbywać się będą zapowiedziane kongresy państw bałtyckich, jak również występy zespołów teatralnych z Rygi i Kowna.

## Budowa nowego motorowca dla Norwegii

STOCZNIA Nederlandsche Scheepsbouw Mij. w Amsterdamie otrzymała zamówienie norweskiego przedsiębiorstwa armatorskiego Wilhelm Wilhelmsen w Oslo na budowę motorowca frachtowego i pasażerskiego o 8.500 ton.

## Porozumienie gospodarcze finlandzko-niemieckie

W WYNIKU rokowań finlandzko-niemieckich o przedłużenie układów handlowych i układu płatniczego podpisane zostało w końcu grudnia r. ub. porozumienie, zmierzające do rozszerzenia wzajemnego obrotu. Finlandia na mocy tej umowy obniża cła od importu samochodów i części samochodowych z Niemiec.

# ŁOTWA

## Złagodzenie przepisów dewizowych

KOMISJA Walutowa na Łotwie zezwoliła bankom dewizowym na przekazywanie we własnym zakresie płatności zagranicznych za towary, importowane z tych krajów, z którymi Łotwa ma umowy clearingowe. W ten sposób mogą być regulowane płatności za takie towary, które albo przywiezione zostały na podstawie zezwolenia Komisji Walutowej, lub też nie podlegają przepisom o pozwoleniu przywozu. Od czasu przeprowadzenia we wrześniu reformy walutowej Łotwa konsekwentnie wprowadza ułatwienia w przepisach dewizowych i reglamentacyjnych, co znajduje swe wytłumaczenie w stałej poprawie zapasu złota i walut zagranicznych w Banku Łotwy.

## Uregulowanie sprawy przedstawicielstw firm zagranieczn.

ŁOTEWSKA Rada Ministrów uchwaliła nową ustawę o imporcie i przedstawicielstwach firm zagranicznych. Według tej ustawy tylko firmy, posiadające patenty handlowe I i II kategorii oraz zezwolenie Min. Skarbu, będą mogły importować towary z zagranicy.

Jednocześnie uchwalono specjalny podatek od importu, obliczony od kwoty wartości towarów importowych, który wynosi od pierwszych 50 tys. łat. 5% i zmniejsza się ze wzrostem sumy importowej aż do 2% przy imporcie wartości 3 miln. łat. Powyżej tej kwoty obowiązuje ryczałt podatkowy od importu w wysokości 70 tys. łat.

# Handel zagraniczny Polski w roku 1936

WEDŁUG tymczasowych danych Głównego Urzędu Statystycznego handel zagraniczny Polski w r. 1936 (z W. M. Gdańskiem) przedstawiał się następująco (w nawiasie dane za rok 1935): przywóz 3.066.373 ton (2.572.830 ton) wartości 1.003.435 tys. zł (860.645 tys. zł); wywóz 12.958.154 ton (13.441.804 ton) wartości 1.026.208 tys. zł (925.040 tys. zł); **dodatnie saldo 22.773 tys. zł** (64.395 tys. zł).

Jak widać z tych liczb, w roku 1936 w porównaniu do r. 1935 obroty w handlu zagranicznym zwiększyły się bardzo poważnie, a mianowicie w przywozie o 142.790 tys. zł, natomiast w wywozie o 101.168 tys. zł. Jest to tym samym pierwszy okres roczny od szeregu lat, kiedy wartość obrotów z zagranicą wykazała tak zdecydowany i poważny wzrost. Jednocześnie zwrócić należy uwagę na zwiększenie się przeciętnej wartości tony eksportu w 1936 r. w porównaniu z 1935 r.

* * *

Bilans handlu zagranicznego Rzpl. Polskiej i W. M. Gdańska w grudniu 1936 przedstawiał się następująco:

Przywóz 290.011 ton wartości 91.030 tys. zł.

Wywóz 1.231.939 ton wartości 96.361 tys. zł.

Dodatnie saldo wyniosło więc w grudniu r. ub. 5.331 tys. zł.

W porównaniu do listopada 1936 r. obroty handlu zagranicznego w grudniu uległy następującym zmianom: wywóz wzrósł o 1.140 tys. zł, natomiast przywóz zmniejszył się o 1.428 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów (w miln. zł): nawozów o 1,2, chmielu o 0,9, nasion buraków cukrowych o 0,7, fasoli o 0,5, szynek, polędwic wieprzowych w opakowaniu hermetycznym o 0,5, siarczanu amonu o 0,5, przędzy wełnianej o 0,5, mięsa świeżego, mrożonego, solonego o 0,4.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów (w miln. zł): żyta o 1,4, gęsi



o 1,1, owsa o 1,0, bekonow o 0,5, masła o 0,4.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów (w miln. zł): pomarańcz i cytryn o 1,2, wełny owczej o 1,1, tytoniu i wyrobów tytoniowych o 1,0, nasion, ziarn i owoców oleistych o 0,8, bawełny i odpadków o 0,8, kopry o 0,6, wełny owczej surowej niepranej o 0,6, szmat o 0,5, rud cynkowych o 0,4.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów (w miln. zł): śledzi świeżych, solonych o 1,5, skór futrzanych o 1,4, garbników (bez drzewa garbarskiego) o 1,3, skór surowych o 0,7, wełny owczej pranej o 0,6, winogron o 0,5, śliwek o 0,4, przędzy bawełnianej o 0,4, miedzi, blachy miedzianej o 0,4, silników tłokowych, lokomobil, turbin o 0,4.

Zaznaczyć jeszcze należy, że wartość obrotów zagranicznych Polski w grudniu r. ub. była znacznie wyższa, niż w grudniu 1935 r., kiedy wyniosła po stronie importu 78,1 miln. zł, po eksportu zaś 86,4 miln. zł.

## Rekordowy przeładunek w porcie gdyńskim w 1936 roku

Ogólny przeładunek towarów w porcie gdyńskim w roku ub. osiągnął nowy rekord, a mianowicie 7.882.111,5 ton, wobec 7.635.036,1 ton w roku 1935.

Z ogólnej kwoty tej przypadło na obrót zamorski 7.742.945,9 ton wobec 7.474.443,8 ton w r. 1935. Eksport towarów przez Gdynię wzrósł w porównaniu z r. 1935 stosunkowo słabo, gdyż z 6.362.599,5 ton do 6.407.490,2 ton, natomiast import wzrósł bardzo poważnie, bo z 1.111.844,3 t. do 1.335.455,7 t.

Tak więc — zgodnie z oczekiwaniami — obrót towarowy portu gdyńskiego wykazał w r. ub. dalszy postęp w porównaniu z latami poprzednimi. Na szczególne podkreślenie zasługuje wzrost importu, znacznie większy niż wzrost eksportu, gdyż w ten sposób zaczyna się zmniejszać kolosalna rozpiętość, która istniała dotychczas między obu pozycjami obrotu portu gdyńskiego.

## Dalszy rozwój współpracy portów p. o. c.

DNIA 6 b. m. ogłoszony został w Warszawie i Gdańsku komunikat następujący:

Prowadzone od dłuższego czasu rokowania w sprawie wykorzystania portu gdańskiego przez Polskę doprowadziły do zawarcia porozumienia. Protokuł z dnia 18 września 1933 r. przedłużony został do 31 grudnia 1939 r., przy czym obie strony uzgodniły pewne punkty, dotyczące interpretacji i wykonania powyższego protokułu. Chodzi tu o następujące sprawy: przy ocenie stopnia wykorzystania portu gdańskiego należy uważać za miarodajną wartość przeładunkową ruchu towarowego w porcie gdańskim i brać pod uwagę utrzymanie struktury portu w ramach możliwości gospodarczych i każdorazowej koniunktury. Funkcje komisji parytetowej, przewidzianej w protokule z dnia 18 września 1933 r. zostały bliżej sprecyzowane oraz nieco rozszerzone. Zapewniony został dalszy rozwój współpracy obu portów polskiego obszaru celnego, jak też dalsze wzajemne dostosowanie obowiązujących w nim taryf.

Senat m. Gdańska złożył ponad to oświadczenie, w myśl którego przedsiębiorstwa polskie traktowane będą w porcie gdańskim na równi z gdańskimi, przy czym korzystać będą z pełnej swobody w swej działalności gospodarczej. Senat wyraził jednocześnie gotowość przeprowadzenia z zainteresowanymi polskimi sferami gospodarczych rozmów, celem wyjaśnienia, czy i jakie ułatwienia i korzyści mogłyby być udzielone tym przedsiębiorstwom, które biorą udział w ruchu i przeładunku portowym w Gdańsku. Rozmowy mają zmierzać do poparcia ruchu morskiego przez port gdański, oraz zacieśnienia współpracy portu gdańskiego z zapleczem polskim.

## Pomyślne wyniki pracy Linii Gdynia - Ameryka

ROK ubiegły okazał się pod każdym względem rekordowym w dotychczasowej działalności G. A. L'u. Wystarczy powiedzieć, że oba nowe motorowce na szlaku Ameryki Północnej przewiozły w r. ub. około 14.500 pasażerów, w czym duży odsetek stanowili cudzoziemcy, że w wycieczkach morskich krajowych wzięło udział około 7.400 pasażerów.

Na Linii Palestyńskiej przewieziono w ub. r. 20.393 pasażerów. Na uruchomionej w tym roku Linii Połudnowo - Amerykańskiej kursują dwa statki, które zawsze odchodziły z Gdyni z kompletem pasażerów. W okresie od lutego do końca 1936 przewieziono razem przeszło 6 tysięcy pasażerów w obu kierunkach.

Poza tym została uruchomiona nowa linia towarowa do portów Zatoki Meksykańskiej, służąca do przewozu bawełny i odciążająca statki pasażerskie w dziedzinie ładunku. Przewóz towarów od początku roku do pierwszego października wyniósł z Gdyni do Ameryki 24.675 ton, a w kierunku z New Yorku do Europy — 5832 ton, co stwierdza zwiększenie się przewiezionego tonażu o 224 proc. w porównaniu do roku ubiegłego. Jak widać z powyższego, osiągnięcia naszej żeglugi są bardzo poważne i pozwalają wysnuwać optymistyczne wnioski na przyszłość.



Po burzy na wybrzeżu polskim



Umacnianie wybrzeża po burzy pod Karwią

# RYNEK FRACHTOWY

## SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za m. grudzień 1936 r. Polskiej Agencji Morskiej

GRUDZIEŃ ubiegłego roku upłynął pod znakiem znacznego ożywienia na rynku frachtowym gdyńsko-gdańskim przy tendencji wybitnie zwyżkowej dla frachtów morskich.

Wynalezienie odpowiedniego tonażu dla pojawiających się na rynku towarów było połączone niejednokrotnie ze znacznymi trudnościami.

**Anglia.**

Jak dotychczas znaczna większość eksportowanego z Polski drewna kierowana była do portów Anglii.

Poza statkami liniowymi zafrachtowano cały szereg statków po następujących stawkach:
600/800 std D.B.B. Gdańsk/Londyn S.C.D. sh 31/- do sh 32/- za std na warunkach Baltwood net.

za obrzynane drzewo twarde płacono sh 50/- zaś za nieobrzynane drzewo twarde sh 56/- za std.

500/700 std D.B.B. Gdańsk/Hull sh 32/- do sh 34/- za std na warunkach Baltwood gross.

Za statek o tejże wielkości płacono sh 32/-.

Również wspomnieć należy o zafrachtowaniu statku o wielkości 400 Std. do Westhartlepool po sh 33/- z klauzulą wyładunku kranami.

W tymże okresie wysyłki drewna z Gdyni odbywały się głównie na poczet dawniej zawartych kontraktów, gdyż eksporterzy nie chcieli płacić podwyższonych frachtów.

**Belgia.**

Eksport zboża był bardzo ożywiony, co przy braku tonażu wpłynęło na zwyżkę frachtu.

Za 1000 kg zboża ciężkiego luzem w relacji Gdańsk/Antwerpia płacono sh 4/- do sh 4/6 w złocie.

**Holandia**

Eksport nie przekroczył dotychczasowych norm, wobec czego tonaż liniowy był wystarczający.

Zboże oraz drzewo przyjmowano na statki liniowe po stawkach konferencyjnych, tj. Hfl. 3.45 za 1000 kg względnie Hfl. 15.— za std przy dość znacznej podaży drzewa, zaś mniejszej zboża.

**Dania.**

Gros towarów eksportowych przewieziono jak zwykle statkami motorowo żaglowymi, których ilość również była nie wystarczająca w stosunku do podaży towarów.

Płacono następujące stawki:

| | | |
|---|---|---|
| Makuchy luzem . . . | Rm. | 6.50 |
| Żyto luzem . . . . . . | „ | 5.50 |

Stawki te rozumieją się za 1000 kg przy porcie przeznaczenia położonym nie bardziej na północ od Aarhus.

**Szwecja.**

Należy nadmienić o wyekspediowaniu dość znacznej ilości soli potasowych na poczet kontraktu, przy czym stawka frachtowa do portów południowo szwedzkich wynosiła Skr. 7.50 za 1000 kg.

**Węgiel.**

Również w dziedzinie eksportu węgla panowało znaczne ożywienie, a stawki płacone były stosunkowo bardzo wysokie, a to z dwuch przyczyn:

a) wskutek tendencji zwyżkowej dla frachtów na rynkach światowych;

b) wskutek wzmożenia eksportu w ogóle, zaś węgla z Polski w szczególności, specjalnie do krajów zachodnio - europejskich, co stoi w związku z zakończeniem roku i koniecznością wykorzystania kontyngentów.

Dla wykazania jak mocna była tendencja pozwolimy sobie nadmienić, że za statek 25 3000 ton z Gdyni/Gdańska do Antwerpii płacono w poprzednim okresie sprawozdawczym sh 5-, zaś w grudniu ca sh 5/9; zaś do Rotterdamu zamiast sh 6/- płacono sh 6/6, do Rouen sh 8/6, do Bordeaux sh 10/- do sh 10/3, Bayonne 10/6, Stockholm 6/-, Göteborg 5/9. Jako stawkę o wysokości od dawna nie notowanej wymienić można sh 5 6, które zapłacono za statek o wielkości 2500 ton z Gdyni do Kopenhagi.

Eksport węgla z Polski do Ameryki Płd. kształtował się niekorzystnie z powodu jeszcze bardziej wydatnej zwyżki frachtowej La Plata do kontynentu, co skłoniło wielu armatorów do wysyłania statków w kierunku zachodnim w balaście. Za nieliczne statki o wielkości ca 6000 ton, pojawiające się na rynku frachtowym, żądano sh 15/-do sh 16/- za tonę, czego jednak nasi eksporterzy nie mogli zaakceptować.

Eksport do Włoch był kontrolowany jak dotychczas przez włoski monopol węglowy, któremu jednak nie udało się utrzymać stawek na dawniejszym poziomie. Dotychczas kwotowane stawki z Gdyni/Gdańska do zachodnich portów włoskich sh 8/3 czy sh 8/6 zostały podwyższone w grudniu do ca 9/6.

Dla uzupełnienia naszego sprawozdania nadmieniamy, że za transporty do portów północno afrykańskich płacono sh 10/- zaś do Aleksandrii sh 10/6.

**Cukier.**

Na zakończenie sezonu eksportowego wywieziono dwie partie cukru po 1200 ton do południowej Finlandii (Abö i Kotka) po sh 7/- za 1000 kg.




# I KRONIKA MIEJSKA

### *OD REDAKCJI*

*Z dniem 1 bm. opuścił stanowisko redaktora Wiadomości Portu Gdyńskiego długoletni kierownik tego wydawnictwa p. Oskar Stempel, powołany na inne stanowisko w Polskiej Agencji Telegraficznej. Kierownictwo Wiadomości Portu Gdyńskiego objął obecnie redaktor Jerzy de Nisau.*

### OŻYWIONY RUCH STATKÓW W GDYNI.

W grudniu r. ub. ruch statków w porcie gdyńskim był bardzo ożywiony. Weszło do portu i wyszło z niego na morze razem 918 statków o łącznej pojemności 909.946 trn., z czego weszło 457 o poj. 462.485 trn., wyszło zaś 461 o poj. 447.461 trn. Bandera polska zajęła drugie miejsce za szwedzką.

Średni tonaż zawijającego do Gdyni statku wyniósł w grudniu 1.012 trn., średnia ilość statków przebywających równocześnie w porcie wynosiła 53, średni postój statku — 53,6 godz.

### INWESTYCJE PORTU GDYŃSKIEGO

W przeciągu listopada ub. r. wykonano w porcie gdyńskim następujące inwestycje:

Roboty drogowe. Na nabrzeżu Francuskim zabrukowano kamieniem poligonalnym 218 m² między torami. Przy połączeniu ulicy Węglowej z ul. Waszyngtona wykonano 300 m³ robót ziemnych i 1.500 m² bruku poligonalnego, oraz ułożono 700 m² chodnika i 400 mb. krawężnika betonowego. Na nabrzeżu Rotterdamskim ułożono 720 m² pokładu drewnianego na torach kolejowych. Przy dojeździe do bocznicy przy wędziarniach wykonano 210 m³ robót ziemnych i ułożono 97 m² pokładu drewnianego oraz 180 mb. krawężnika poligonalnego. Przy ul. Warsztatowej wykonano 445 m² bruku poligonalnego oraz ułożono 90 mb krawężnika. Przy dojeździe do gmachu Urzędu Morskiego ułożono 258 mb. krawężnika, 250 m² chodnika betonowego oraz zabrukowano 510 m² jezdni.

Budowle naziemne. Przy budowie domu biurowego U. M. w strefie wolnocłowej wykonano wszystkie ścianki działowe, fundamenty pod ścianki w hali, podłoże w piwnicach i rozpoczęto roboty instalacyjne.

Przy rozbudowie gmachu Urz. Morskiego na ulicy Centralnej wykonano roboty malarskie, oraz układanie posadzek. Przy budowie elewatora zbożowego na nabrz. Indyjskim prace zostały całkowicie ukończone. Również ukończono budowę podstacji elektrowni S. A. „Gródek" przy drodze Okrężnej. Przy budowie wędzarni „Syrena" na ul. Św. Piotra dalsze prace zostały zawieszone na okres zimowy.

Przy budowie magazynu f-my Hartwig na ul. Węglowej wykonane są prace tynkarskie i stolarskie. Przy budowie zakładów drukarskich f-my B. Szczuka wykonano fundamenty i mury hali maszyn, oraz pokrycie dachem. Przy budowie poczekalni dla robotników na ul. Rybackiej wykonano roboty tynkarskie i stolarskie. Przy budowie magazynu i biur f-my Schenker na ul. Rotterdamskiej wykonano mury piwnic i stropy. Przy rozbudowie magazynu f-my „M. T. H." na ul. Rotterdamskiej wyprowadzono mury i pokryto dach.

## DEKORACJA KAPITANÓW SZWEDZKICH.

Dnia 11 stycznia w Urzędzie Morskim w Gdyni odbyła się dekoracja Złotym Krzyżem Zasługi kapitanów statków szwedzkich „Trio" i „Albeart" pp. Svena Magnusa Svensona i Henryka Granquista. Dekoracji dokonał dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski w obecności konsula generalnego Szwecji w Gdyni inż. Korzona.

Dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski udekorował w dniu 21 grudnia ub. r. w obecności generalnego konsula Królestwa Szwecji, p. inż. Napoleona Korzona Złotym Krzyżem Zasługi kapitanów szwedzkich Gunnara Erika Idfeldta ze statku „Marieholm" i Ernsta Jarnö ze statku „Vestervick".

## DYREKTOR WOLNO-CŁOWEGO PORTU SZTOKHOLMU W GDYNI.

Dnia 12 stycznia przybył do Gdyni dyrektor portu wolno-cłowego w Sztokholmie inż. Olaf Stendahl. Po złożeniu wizyty dyrektorowi Urzędu Morskiego inż. Łęgowskiemu, inż. Stendahl zwiedził port i jego urządzenia. Gość szwedzki wyraził swój podziw dla rozwoju portu.

## OBCHÓD GWIAZDKOWY W DOMU MARYNARZA SZWEDZKIEGO.

W Domu Marynarza Szwedzkiego odbył się ostatnio obchód gwiazdkowy, urządzony dla marynarzy statków skandynawskich, znajdujących się w porcie. Wzięło w nim udział obok zaproszonych gości z konsulem generalnym Szwecji w Gdyni inż. Napoleonem Korzonem na czele około 200 marynarzy szwedzkich, norweskich i fińskich. Marynarzom rozdano podczas przyjęcia urządzonego dla nich, paczki z darami świątecznymi, nadesłane ze Szwecji.

## POWRÓT „PUŁASKIEGO".

Dnia 10 stycznia wieczorem zawinął do Gdyni transatlantyk „Pułaski", który powrócił z portów Ameryki Południowej, przywożąc kilkudziesięciu pasażerów, 1113 ton ładunku i pocztę. M. in. na pokładzie jego przybył do Gdyni redaktor argentyńskiego dziennika „La Nation" p. Pizarro Lastra, który przyjechał zwiedzić Polskę. Gość argentyński złożył wizyty przedstawicielom władz gdyńskich oraz zwiedził port i miasto.

## „DAR POMORZA" NA TAHITI.

Komendant żaglowca szkolnego „Dar Pomorza" kpt. Konstanty Maciejewicz nadesłał do Dyrekcji Państwowej Szkoły Morskiej radiotelegraficzny meldunek, że w dniu 6 stycznia „Dar Pomorza" zawinął na wyspy Tahiti, kończąc w ten sposób pierwszą część swej tegorocznej podróży ćwiczebnej. Statek zatrzyma się na Tahiti na krótko, po czym wyruszy w podróż powrotną do Gdyni, gdzie spodziewany jest w drugiej połowie maja. Podróż powrotną statek odbędzie dokoła przylądka Horn.

## BUDOWA FABRYKI MĄCZKI RYBNEJ W GDYNI.

Morski Instytut Rybacki rozpoczął budowę fabryki mączki rybnej na terenie portu rybackiego, która przetwarzać będzie odpadki z dorszy i szprotów na paszę dla bydła.

## BUDOWA PORTU RYBACKIEGO W WIELKIEJ WSI.

Kierownictwo budowy portu rybackiego w W. Wsi wraz z Urzędem Morskim, czuwając nad tokiem prac, ustaliło bilans wykonanych robót w ciągu 10 miesięcy, to jest od marca do grudnia ub. r. Wykonane zostały jak się okazuje wszystkie prace podwodne, które są już zupełnie gotowe. Dokonano umocnień falochronów, zbudowano bocznicę kolejową i szosę dojazdową z jednym mostkiem, ukończono konstrukcję podwodną z płytami falochronu wschodniego o wysokości 3 m. Zbudowano dom biurowy i mieszkalny, magazyny i tamę ochronną żelazo - betonową we wschodniej części portu. Port ma być gotowy w jesieni 1937 r.

## PLANY ZABUDOWY NOWEGO PORTU RYBACKIEGO.

Ustalone zostały plany zabudowy wewnętrznych terenów budującego się portu rybackiego w Wielkiej Wsi, które obejmują ośrodki przemysłu przetwórczego w postaci solarni, wędzarni i fabryk konserw rybnych, oraz wytwórnie beczek i puszek. Poza tym już teraz zabezpiecza się teren pod przyszłą wielką osadę rybacką i odcinki brzegu na suszenie sieci oraz ich naprawę. Prace te wykonane zostaną z wiosną przyszłego roku.

## OŚRODEK YACHTINGU W WIELKIEJ WSI.

Obecnie brany jest poważnie w rachubę ośrodek yachtingu w budującym się porcie w Wielkiej Wsi, który by skupiał wszystkie kluby yachtowe Polski. Plany przewidują budowę w r. 1937 specjalnego pomostu wewnętrznego, który bedzie służył jedynie celom yachtingu.

## POMOST OBSERWACYJNY POD WIELKĄ WSIĄ.

Na wysokości Wielkiej Wsi w Zatoce Puckiej kierownictwo budowy portu rybackiego w Wielkiej Wsi w porozumieniu z Urzędem Morskim zbudowało 80 m długości pomost obserwacyjny dla ustalania poziomu wód u nasady Półwyspu Helskiego na wielkim i małym morzu, to jest w Zatoce Puckiej i na otwartym Bałtyku.

## NOWA OSTRZEGALNIA MORSKA.

W nowowybudowanej przystani rybackiej w Kuźnicy na Helu ukończono montaż nowej ostrzegalni nadmorskiej, zbudowanej całkowicie z żelaza na cokole betonowym. Wysokość ostrzegalni wynosi 20 m. Materiałów do budowy nowej ostrzegalni użyto ze zlikwidowanej ostrzegalni na Oksywiu w porcie gdyńskim, która stała się tutaj niepotrzebna.

## ELEKTRYFIKACJA OSIEDLI NADMORSKICH.

Pomorska Elektrownia Krajowa „Gródek", która uruchomiła ostatnio nową elektrownię parową w porcie gdyńskim przystępuje do elektryfikacji letnisk i kąpielisk nadmorskich, położonych na Helu oraz na części wybrzeża od strony Wielkiego Morza. Rozpoczęto już pomiary pod przyszłą linię wysokiego napięcia pomiędzy Puckiem i Wielką Wsią, po czym bezpośrednio rozpoczną się właściwe robty przy budowie tej linii.

## PARCELE DLA RYBAKÓW W HELU.

Rada gminna Helu uchwaliła zakup 4 ha ziemi w kąpielisku Hel na rozparcelowanie dla rybaków kaszubskich Mierzei Helskiej. Tereny zakupione mają być w pobliżu dworca kolejowego.

## SZTORM NA WYBRZEŻU.

Panujący na wybrzeżu w dniach 7 i 8-go stycznia sztorm przy bardzo wysokim poziomie wody, przekraczającym 1 metr ponad stan normalny, poczynił znaczne szkody na całym wybrzeżu, a przede wszystkim na odcinku karwińskich błot, gdzie Urząd Morski zmuszony był zmobilizować do pomocy miejscową ludność, gdyż w paru miejscach powstała groźba przerwania umocnień brzegowych i wydm nabrzeżnych, co pociągnęłoby za sobą zalanie okolicznych nisko położonych pól. Przez cały dzień 8 bm. trwała pod kierunkiem inżynierów Urzędu Morskiego wytężona praca przy prowizorycznym zabezpieczeniu zagrożonych miejsc przy pomocy faszyny i worków z piaskiem, dzięki czemu nigdzie do przerwania umocnień nie dopuszczono. Po upływie paru dni wobec opadnięcia wody i zmniejszenia się siły wiatru — niebezpieczeństwo minęło. Urząd Morski przystąpił do szczegółowego badania uszkodzeń na całym wybrzeżu.

## OBNIŻKA MIEJSKICH OPŁAT BUDOWLANYCH W GDYNI.

Ostatnio zostały wydatnie obniżone wszelkie miejskie opłaty budowlane w Gdyni, zwłaszcza od budowli mniejszych. Dotychczas opłaty te wynosiły przy obiektach do 500 m³ 70 gr od 1 m³. Obecnie obniżone one zostały do 23 gr. Stawki te są stopniowo coraz niższe w miarę powiększania się kubatury i dochodzą do 13 gr za 1 m³. Baraki korzystają ze zniżki w wysokości 50% od nowej taryfy. Obniżono także o 65% dotychczasowe opłaty za oparkanienia, reklamy, wywieszki itp.

KONFERENCJA W SPRAWIE USPRAWNIENIA RUCHU KOLEJOWEGO.

W dniu 16 ub. m. w Biurze Portowym P. K. P. odbyła się konferencja pod przewodnictwem prezesa inż. B. Dobrzyckiego, w której wzięli udział dyrektor Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski oraz przedstawiciele zainteresowanych sfer gospodarczych. Na konferencji tej omawiano kwestię dalszego usprawnienia ruchu kolejowego w porcie gdyńskim.

POŁOWY RYB MORSKICH NA POLSKIM WYBRZEŻU.

W grudniu r. ub. połowy morskie na polskim wybrzeżu wyniosły ogółem 1.670.780 kg różnych ryb łącznej wartości 457.193 zł. W porównaniu z miesiącem poprzednim połowy grudniowe wykazały poważny wzrost o około 460 tys.

Najwięcej złowiono szprotów—1.390.900 kg, dalej wątłuszy — 130.790 kg, śledzi — 116.400 kg i mniejsze ilości innych gatunków.

Największe ilościowo połowy mieli rybacy z Helu — 611.890 kg, a dalej z Jastarni i Wielkiej Wsi — 440.110 kg, Gdyni — 427.240 kg, Chłapowa i Karwi — 128.460 kg itd.

Poza tym polskie statki rybackie złowiły na połowach dalekomorskich 544.800 kg ryb.

WIELKI POPYT NA RYBY MORSKIE W OKRESIE BOŻEGO NARODZENIA.

Zapotrzebowanie na ryby morskie w okresie przedświątecznym było w r. u. olbrzymie. Poszukiwano przede wszystkim dorszy mrożonych, oraz szprotów wędzonych. Na tydzień przed Świętami wszystkie zapasy zostały rozsprzedane i wysłane w głąb kraju. Chłodnia rybna została zupełnie opróżniona z ryb mrożonych. Nigdy jeszcze w porcie rybackim w Gdyni nie widziano tylu kupców, którzy zjechali się z całego kraju w poszukiwaniu dorszy i szprotów wędzonych. Tak znaczne ożywienie świadczy nie tyle o wzroście spożycia ryb morskich, co o braku normalnych zapasów. Zawiodły więc przede wszystkim połowy szprotów. Co do dorszy — nie nadeszło kilka transportów, które były spodziewane w okresie przedświątecznym.

Nie wystarczające połowy szprotów stworzyły bardzo mocną tendencję na szproty wędzone.

Z RYNKU ŚLEDZIOWEGO.

W grudniu zaznaczyła się silna zwyżka cen na śledzie solone w Anglii, co spowodowało szukanie tych śledzi przez importerów na innych rynkach o niższych cenach. Zaznaczyć należy, że w związku z chwilowym zastojem na polskim rynku śledziowym, były w Gdyni do dyspozycji pewne ilości angielskich śledzi solonych i to po cenach niższych, niż notowano je podówczas na rynku angielskim. Ostatnio więc importerzy gdańscy i gdyńscy sprzedawali swoje zapasy śledzi angielskich do Niemiec. W Gdyni zanotowano pierwszą transakcję sprzedaży do Niemiec 500 beczek śledzi. Mniejsze partie sprzedano również do Rumunii i Czechosłowacji. Gdynia ma więc wszelkie warunki ku temu, aby stać się ośrodkiem tranzytowym dla śledzi solonych, obecnie jednak magazyny nie mogą pomieścić wszystkich nadchodzących transportów.

ORZECZENIE W SPRAWIE WARUNKÓW PRACY W WĘDZARNIACH RYB.

Wobec szybkiego rozwoju przemysłu wędziarnianego w Gdyni powstała potrzeba ustalenia warunków pracy w tej dziedzinie. Ponieważ ani same wędzarnie, ani sekcja Przemysłu Rybnego (Związku Fabrykantów i Przemysłowców w Gdyni) nie mogły dojść do porozumienia, wydała orzeczenie Komisja Pojednawczo - Rozjemcza w Gdyni. Zakres działania orzeczenia obowiązuje wszystkie wędzarnie ryb i fabryki konserw rybnych oraz przetworów rybnych, znajdujące się na terenie portu oraz Gdyni. Orzeczenie obowiązuje od 14 grudnia 1936 do 30 czerwca 1937.

# WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

WZROST OBROTU TOWAROWEGO W PORCIE GDAŃSKIM W 1936 R.

Według tymczasowych obliczeń obrót towarowy w porcie gdańskim przedstawiał się w 1936 r. następująco (w tonach — w nawiasie dane za rok 1935): import 953.154 (778.532,5), eksport 4.675.002 (4.324.246). Tak więc obrót towarowy wykazał poważny wzrost.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM.

W grudniu r. ub. zawinęło do portu gdańskiego 457 statków o ogólnej pojemności 325.914 trn wobec 466 statków o poj. 313.745 trn w listopadzie r. ub. i 352 statków o poj. 247.094 trn w grudniu 1935 r. Opuściło port 453 statki o 314.390 trn wobec 469 jednostek o poj. 322.835 trn w listopadzie r. ub. i 350 statków o poj. 233.139 trn w grudniu 1935 r.

OBRÓT TOWAROWY PORTU MARSYLSKIEGO W 1936 r.

Obroty portu w Marsylii kształtowały się w 1936 r., w porównaniu z 1935 r. następująco (w tysiącach ton): przywóz wyniósł 6599, wywóz zaś — 2.256, czyli ogółem więcej o 691 niż w 1935 r. Liczba przybyłych do Marsylii pasażerów obliczana jest na 388 tys. osób; wyjechało zaś ogółem 325 tys. osób, a zatem ruch pasażerski w porcie wzrósł o 56 tys. osób w porównaniu z 1935 r.

HANDEL ZAGRANICZNY ANGLII W 1936 R.

Bilans handlu zagranicznego Anglii za 1936 r. zamknął się saldem ujemnym 347,8 miln. funtów. Bliższe szczegóły handlu zagranicznego Anglii w r. ub. przedstawiają się następująco (w miln. funtów — w nawiasie dane za 1935 r.): import — 848,9 (756,0), eksport — 440,7 (425,8), reeksport 60,4 (55,3), eksport łącznie z reeksportem — 501, 1 (481,1).

Jak widać z powyższych liczb, poprawa koniunktury w Anglii, jak również przyśpieszone ostatnio zbrojenia, spowodowały w roku ubiegłym bardzo wyraźny wzrost importu, podczas gdy eksport wzrósł znacznie słabiej. W związku z tym, ujemne saldo doszło do olbrzymiej kwoty. Jest to typowy bilans handlowy państwa wierzycielskiego, które ujemną pozycję z tytułu obrotu towarowego pokrywa w swoim bilansie płatniczym nadwyżkami z innych pozycyj.

ZWYŻKA CEN NAFTY W ANGLII.

Cena nafty w Anglii i W. P. Irlandii od dnia 14 stycznia r. b. została podwyższona o $^{1}/_{2}$ d. na jednym galonie. Zaznaczyć należy, że ostatnio cena galonu nafty wahała się — w zależności od gatunku — od 1 sh 3 d. do 1 sh 6 d.

ZNIESIENIE OGRANICZEŃ KONTYNGENTOWYCH NA WĘGIEL ZAGRANICZNY W BELGII.

Gazeta „La Dernière Heure" donosi, że rząd belgijski zdecydował znieść wszelkie ograniczenia kontyngentowe a import węgla zagranicznego do Belgii, a to z powodu braku opału w Belgii.

ZANIECHANIE PODWYŻKI CEŁ NA TEKSTYLIA W HOLANDII.

Planowa podwyżka ceł na wyroby włókiennicze pochodzenia zagranicznego pod kątem widzenia ochrony przemysłu krajowego w Holandii przestała być aktualna. Sfery rządowe dały wyraz swej opinii, że podwyżka ceł przyczyniłaby się do zbytniego podrożenia importu, który po dewaluacji guldena osiąga już obecnie znacznie wyższe ceny.

ZMIANA HISZPAŃSKIEJ TARYFY CELNEJ.

Ustanowiona została w Walencji specjalna komisja międzyministerialna dla przeprowadzenia szybkiej rewizji pewnych postanowień taryfy celnej. Prace tej komisji pójdą w kierunku usunięcia przeszkód i trudności odnośnie importu środków żywności, których brak daje się odczuwać. W skład komisji wchodzą urzędnicy ministerstw: finansów, handlu, przemysłu i komunikacji.

ZAMÓWIENIA STOCZNI NIEMIECKICH.

Według obliczeń Hamburger Framdenblatt zamówienia na rok 1936 na stoczniach niemieckich wyniosły 248 statków pojemności 980 tys. TRB. wobec 157 statków pojemności 532 tys. TRB. za rok 1935. Obecnie dla samej zagranicy buduje się przeszło 550 tys. ton. Wzrost ogólnej sumy zamówień jak i zwiększające się w ciągu roku ich tempo, jeżeli chodzi o zamówienia floty niemieckiej — wskazują na jej modernizację. Zamówienia niemieckich armatorów wynosiły na początku roku 1936 — 76 jednostek pojemności 220 tys. TRB., a przy końcu września 104 jednostki pojemności 318 tys. ton. Światowa budowa statków wykazuje wzrost mniej raptowny: w 1936 r. zamówiono 4 mil. TRB. wobec 2,9 mil. w roku poprzednim. Obok Niemiec większą tendencję do odnowienia swej floty wykazują: Japonia, Norwegia i Wielka Brytania.

NOWE WŁOSKIE STATKI DLA HANDLU Z EUROPĄ PÓŁNOCNĄ.

W żegludze włoskiej po reorganizacji finansowej następuje reorganizacja techniczna czterech głównych towarzystw żeglugowych. Przewidziane na ten cel wydatki wyniosą około 1 miliarda lirów. Między innymi jedno z tych towarzystw

„Sociata Tirrenia" buduje 11 motorowców po 5000 ton, posiadających obszerne chłodnie i przeznaczonych dla przewozu włoskich produktów do krajów Europy Północnej.

## ROPA JAKO PALIWO NA STATKACH WYPIERA WĘGIEL.

Na 1 lipca 1914 r. na 45,4 mil. TRB. światowej floty handlowej tylko 3,4% używało ropy jako paliwa; o dwanaście lat później tj. 1 lipca 1926 r. stosunek ten wzrósł do 34,6% przy 62,7 mil. TRB., a na 1 lipca 1935 r. nawet do 48,9% przy 63,7 mil. TRB. Jeszcze wyraźniej występuje ten stosunek jeżeli uwzględnimy statki nowowybudowane. Na 12 mil. nowowybudowanego tonażu w okresie 1926 — 1930 r. przypada na motorowce — 66,1%, a w okresie 1931 r.—1935 r. na 5 mil. aż 81,6%.

## MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA MORSKA.

W Paryżu odbędzie się w dn. 18 maja r. b. i w dniach następnych międzynarodowa konferencja morska, organizowana przez Międzynarodowy Komitet Morski. Jest to dalszy ciąg podobnych konferencji, które dotychczas się odbywały, a ostatnia m. in. — w 1933 r. w Oslo. Konferencja będzie miała za cel unifikację międzynarodową prawa morskiego.

## WZROST WPŁYWÓW Z KANAŁU SUESKIEGO.

Wpływy z opłat za przejazd Kanałem Sueskim za rok 1936 wynosiły 942 miln. fr. fr., podczas gdy w 1935 r. wyniosły 887 miln. fr. Czysty dochód za r. ub. będzie o ok. 30 miln. fr. wyższy niż przed rokiem.

## DOCHODY HOLANDII Z ŻEGLUGI.

Dochody Holandii z tytułu żeglugi, tranzytu towarów, żeglugi śródlądowej, opłat portowych i za reperacje obcych statków wyniosły 685 mil. guldenów za ostatnie 5 lat. Wpływy przedsiębiorstw okrętowych z tytułu żeglugi zagranicą wyniosły w 1929 r. 196 mil. guld., spadły w roku 1933 i 1934 do 72 mil. guld., a w roku 1935 wykazują już poprawę o 4 mil. i wynoszą 76 mil. guld., pomimo, że tonaż floty zmniejszył się o 110 tys. TRB. i wynosił w roku 1935 2,51 mil. TRB. Zwiększenie więc wpływów z żeglugi jeszcze bardziej się uwidoczni, jeżeli będziemy je obliczać na jednostkę tonażu, np. na 1000 TRB.: wynosiły one 67.000 guld. w 1929 r., 26.000 guld. w 1933 r. i 30.290 guld. w 1935 roku.

## DOCHODY POLSKICH PRZEDSIĘBIORSTW ŻEGLUGOWYCH.

Jak podaje tyg. „Polska Gospodarcza" (zesz. 3 z dn. 16 bm.), wpływy polskiej floty handlowej za przewozy towarów w ciągu 10 miesięcy 1936 r. wyniosły ok. 16 miln zł., a za przewóz pasażerów około 13 miln. zł (bez ruchu przybrzeżnego), wreszcie wpływy z wycieczek morskich stanowiły ok. 2,5 miln. zł. Ogólne wpływy od początku istnienia polskiej floty handlowej przekraczają 200 miln. zł. Jest to bardzo poważna suma, tak, że nawet po potrąceniu kosztów, związanych z jej uzyskaniem, które — nie licząc wydatków inwestycyjnych — stanowią ok. 40 — 45%, suma ta waży bardzo znacznie w bilansie płatniczym Polski.

## EKSPORT DRZEWNEGO PRZEMYSŁU PRZETWÓRCZEGO.

Według obliczeń tyg. „Polska Gospodarcza" (zesz. 3 z dn. 16 bm.), w wywozie całej grupy drewna i wyrobów z niego w okresie 11 miesięcy 1936 r. udział wywozu przetworów drzewnych wynosił 28%. Struktura zaś drzewnego przemysłu przetwórczego przedstawiała się we wspomnianym okresie następująco: dykta — 48%, meble gięte — 16%, fryzy dębowe — 15%, deszczułki do opakowań — 7%, klepki nieobrobione dębowe — 5%, deszczułki, tafle posadzkowe — 3%, inne — 6%.

## ROZCIĄGNIĘCIE POSTANOWIEŃ UMOWY HANDLOWEJ POLSKO-KANADYJSKIEJ NA W. M. GDAŃSK.

Departament Dochodów Narodowych w Ottawie ogłosił ostatnio, że w myśl polsko - kanadyjskiej umowy handlowej z 1935 r., od dn. 1 stycznia 1937 r. umowa ta obejmuje też i towary pochodzące z W. M. Gdańska, które do tej chwili podlegały stawkom celnym wdłg tzw. „general tariff", stosowanej do towarów, pochodzących z państw, które nie posiadają umowy handlowej z Kanadą.

## POLSKO-SOWIECKIE STOSUNKI MORSKIE.

W Nr. 3 „Dziennika Ustaw R. P." z dnia 14 b. m. opublikowane zostały m. in. następujące akty:

porozumienie polsko - sowieckie o wzajemnym uznawaniu okrętowych świadectw pomiarowych, podpisane dn. 31 marca 1936 r: oraz oświadczenie rządowe w sprawie zatwierdzenia tego porozumienia (poz. 23 i 24);

porozumienie polsko-sowieckie o opłatach portowych, podpisane w Moskwie dn. 31 marca 1936 r. oraz ośw. rządowe z dn. 31 grudnia 1936 r. w sprawie zatwierdzenia tego porozumienia (poz. 25 i 26);

ośw. rządowe z dn. 17 grudnia 1936 r. w sprawie ratyfikacji porozumienia celnego polsko - sowieckiego w formie not, wymienionych w Warszawie dn. 3 marca 1936 r. (poz. 29).

## SPRAWY ROZRACHUNKOWE.

W Nr 4 Dziennika Ustaw R. P. z dn a 18 bm. opublikowane zostały m. in.:

rozp. Ministrów Przemysłu i Handlu oraz Skarbu z dn. 8 stycznia b. r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Rolnictwa i R. R. oraz Spraw Zagranicznych o statucie Polskiego Instytutu Rozrachunkowego (poz. 34).

Rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dn. 13 stycznia b. r. w sprawie czynności, związanych z wykonywaniem układu rozrachunkowego niemiecko-polskiego (poz 35).

## O TRANZYT CZECHOSŁOWACKI.

Z dniem 1 stycznia r. b. wiązana taryfa kolejowo - morska pomiędzy Czechosłowacją a Jugosławią uzupełniona została dodatkiem, wyrównywującym dotychczasową przewagę taryfy czechosłowacko-adriatyckiej w odniesieniu do taryfy polsko - czechosłowackiej nad taryfą czechosłowacko - jugosłowiańską. Tym samym do konkurencji o tranzyt czechosłowacki stają obecnie, w taryfowej równości z Gdynią i Gdańskiem, również i porty jugosłowiańskie.




# STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA M. GRUDZIEŃ

## I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w miesiącu grudniu ubr. wyniósł 754.061.7 ton wobec 746.794.4 ton w m. listopadzie ubr. oraz 648.664.3 ton w m. grudniu 1935 r.

Miesiąc sprawozdawczy wykazuje 0.97%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. listopadem ubr. oraz 16.2%-owy spadek obrotów w stosunku do mies. grudnia 1935 r.

Ruch statków wykazuje wzrost pojemności statków na wejściu oraz wzrost ilości oraz pojemności statków na wyjściu. Przyszło bowiem 457 statków (471) o pojemności 462.485 n.r.t. (449.767 n.r.t.), wyszło zaś 461 statków (446) o pojemności 447.461. n.r.t. (432.444 n.r.t.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w grudniu ubr. wyniósł 1012 n.r.t. (954.9 n.r.t.).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 53 (51). Średni postój statku 53.6 godzin (53 godzin).

Kolejność bander: Szwecja, Polska, Dania, Włochy, Niemcy, Norwegia, Stany Zjedn. Am. P., Anglia, Finlandia, Grecja, Holandia, Estonia itd. wykazuje przegrupowanie Danii z 4-go na 3-e miejsce, Niemiec z 3-go na 5-e, Włoch z 8-go na 4-e, Norwegii z 5-go na 6-e, Anglii z 6-go na 8-e, oraz Finlandii z 10-go na 9-e. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 16 państw (17 państw).

Obroty zamorskie w mies. grudniu ubr. wyniosły 746.119.4 ton wobec 724.051.9 ton w m. listopadzie ubr. oraz 641.012.9 ton w m. grudniu 1935 r.

Obroty zamorskie w m. grudniu ubr. wykazują 3.1%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. miesiącem listopadem oraz 16.4%-owy wzrost obrotów w stosunku do mies. grudnia 1935 r.

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich (746.119.4 t.) złożył się przywóz zamorski — 165.130.— ton oraz wywóz zamorski — 580.989.4 ton.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym (165.130.— t.) jest nowym rekordem w dotychczasowym imporcie miesięcznym w porcie gdyńskim. Poprzedni rekordowy przywóz zamorski miał miejsce w ub. mies. listopadzie ubr. (160.454.9 t.).

Przywóz zamorski w m. grudniu ubr. (165.130.— t.) wykazuje 2.9%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. listopadem (160.454.9 ton) oraz poważny 10,6%-owy wzrost w stosunku do miesiąca grudnia 1935 r. (149.278.9 ton). Wzrost przywozu w m. grudniu ubr. spowodowały przede wszystkim pozycje: nasion oleistych różnych — 4.996.4t. (4.727.7 t.), owoców świeżych i suszonych — 7.138.— t. (3.619.8 t.), kawy — 993.5 t. (705.7 t.), pirytów 2.957.4 t. (brak), wełny — 2.498.4 t. (2.179.4 t.), juty — 2.330.7 t. (2.211.2 t.), papieru i odcinków papierowych — 1.775.2 t. (1.736.2 t.), żelastwa (złomu) — 75.241.7 t. (54.488.8 t.) oraz miedzi — 1.583.7 t. (1.567.2 t.). Do pozycji, które obniżyły się, należą: śledzie — 3.785.6 t. (8.929.1 t.), rudy różne i piryty — 12.744. —t. (22.343.— t.), tytoń — 47.4 t. (244.2 t.), garbniki — 1.808.3 t., (3.378.3 t.), fosforyty — 12.361 t. (16.598.9 t.), skóry — 2.664.1 t. (3.144.1 t.). bawełna i odpadki — 8.991.— t. (10.918.4 t.) oraz celuloza — 773.6 t. (1.232.7 t.).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (580.989.4 t.) wykazuje 3.1%-owy wzrost obrotów w porównaniu z ub. mies. listopadem (563.597.— t.) oraz 18.2%-owy wzrost w stosunku do m. grudnia 1935 r. (491.734.— t.). Wzrost wywozu spowodowały pozycje: strączkowych — 460.6 t. (151.5 t.), mąki — 151.9 t. (20.— t.), słodu — 4.186.2 t. (2.853.9 t.), bekonów — 1.456.3 t. (1.163.1 t.), cementu — 783.8 t. (216.9 t.), koksu — 27.522.5 t. (15.450 t.), siarczanu amonu — 2.043.9 t. (1.536.2 t.), tkanin — 524.1 t. (400.2 t.), drzewa tartego — 20.616.5 t. (10.447.7 t.), fornierów i dykt — 1.481.9 t. (1.179.3 t.), papieru— 865.9 t. (356.6 t.), metali różnych — 11.069 t. (9.721 t.) oraz cynku i blachy cynkowej — 1.737.4 t. (1.385.3 t.). Do pozycji wywozu, które wykazały spadek, należą: jaja — 940.5 t. (1.667.7 t.), masło — 181.— t. (750.4 t.), węgiel kamienny — 434.426.7 t. (445.564.3 t.), węgiel bunkrowy — 38.502.2 t. (40.597.5 t.), cukier — 3.606.6 t. (4.437.4 t.), makuchy — 900 t. (1.121.5 t.), wytłoki buraczane — 49.2 t. (172.2 t.), sól potasowa — 330 t. (930 t.), saletra — 16.6 t. (2.602.2 t.), celuloza — 623.4 t. (1.609.5 t.), szyny kolejowe — brak (1.590.3 t.) oraz rury żeliwne i żelazne — 2.799.8 t. (2.805.8).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje w mies. sprawozdawczym nieznaczny wzrost z 3.375.1 ton (w listopadzie) na 3.807.4 ton (w grudniu), w tym przywóz — 3.351.1 ton (2.697.2 t.) oraz wywóz — 456.3 t. (677.9 t.). Wzrost ten spowodowały pozycje: ryb z połowów własnych — 1.017 t. (616 t.) oraz siarczanu amonu — 2.040.1 t. (1.536.2 t.). Z poważniejszych pozycji wywozu są do zanotowania: ryż wyłuszczony — 125 t. (41.8 t.), garbniki — 150.8 t. (87.5 t.) oraz miedź — 149.4 t. (136.7 t.).

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wyniósł 4.134.9 ton wobec 19.367.4 t. (listopad ubr.); w tym na przywozie — 1.704.5 t. (10.707.5 t.) oraz na wywozie — 2.430.4 t. (8.659.9 t.). Spadek ten na przywozie spowodowały pozycje: cukru — 1.260.— t. (9.932.— t.), papier — 15.2 t. (67.3 t. oraz tkaniny — 115.2 t. (199.6 t.). Na wywozie natomiast: owoce suszone—163.9 t. (293.4 t.), kakao — 178.— t. (339.4 t.), garbniki — 122.4 t. (914.2 t.), skóry — 55.9 t. (364.5 t.), papier — 167.5 t. (398.7 t.), kauczuk— 17.6 t. (127.7 t.) oraz miedź — 182.8 t. (477.9 t.).

Ruch pasażerski wykazał bardzo nieznaczne ożywienie, utrzymując się jednakże nadal, jak zwykle w tym okresie czasu, na nader niskim poziomie. Przyjechało bowiem 527 osób (294), wyjechały natomiast 1932 osoby (1491).

# II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

## 1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

## A. Przywóz *(imports)*

| Poz. tar. cel. | Grudzień *December* | Listopad *November* | Od początku roku *January-December* |
|---|---|---|---|
| **Cały przywóz** | **165 130·—** | **160 454·9** | **1 335 455·7** |
| **I. Wytwory pochodzenia roślinnego** *(agricultural products)* | **15 199·7** | **11 398·7** | **165 742·8** |
| w tym m. in.: | | | |
| 24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* | 4 996·4 | 4 727·7 | 41 776·2 |
| 30/12. Ryż surowy *(rice)* | 38·3 | 15·1 | 49 829·3 |
| 53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)* | 7 138·— | 3 619·8 | 45 138·9 |
| 69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* | 179·4 | 272·8 | 796·6 |
| 76. Kawa *(coffee)* | 993·5 | 705·7 | 6 632·4 |
| 78. Herbata *(tea)* | 186·7 | 183·9 | 1 386·9 |
| 80. Kakao *(cocoa)* | 530·4 | 845·7 | 6 416·6 |
| 81-82. Korzenie *(spices)* | 101·6 | 91.2 | 1 197·3 |
| **II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego** *(live animals & animal products)* | **4 025·9** | **9 099·2** | **43 238·4** |
| 116-117. Śledzie *(herrings)* | 3 785·6 | 8 929·1 | 41 682·8 |
| **III. Wytwory pochodzenia mineralnego** *(mineral products)* | **25 934·6** | **30 005·5** | **187 495·3** |
| 177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* | 12 744·— | 22 343·— | 136 816·8 |
| 177/1c. Piryty *(pyrites)* | 2 957·4 | — | 14 673·2 |
| **IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych** *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)* | **2 212·4** | **2 344·2** | **22 979·8** |
| 205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)* | 363·7 | 375·6 | 5 282·1 |
| 215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)* | 1 415·3 | 1 412·6 | 14 000·1 |
| **V. Przetwory spożywcze, tytoń** *(foodstuffs, tobacco)* | **271·6** | **469·6** | **4 972·2** |
| 287. Makuchy *(oil cake)* | — | — | 327·6 |
| 293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)* | 47·4 | 244·2 | 2 415·4 |
| **VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby** *(chemicals, pharmaceutic products, paints)* | **15 389·7** | **23 158·4** | **200 590·—** |
| 424-428. Garbniki *(tanning extracts)* | 1 808·3 | 3 378·3 | 18 942·8 |
| 473/3. Fosforyty *(phosphates)* | 12 361·— | 16 598·9 | 127 351·1 |
| 477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)* | — | — | 38 535·5 |
| 479. Sól potasowa *(potassium salts)* | — | — | 3 071·3 |
| **VII. Skóry, futra, wyroby skórzane** *(hides, furs, leather goods)* | **2 669·9** | **3 157·3** | **30 757·7** |
| 492-513. Skóry *(hides and skins)* | 2 664·1 | 3 144.1 | 30 596·2 |
| **VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich** *(raw textile materials and fabrics)* | **15 553·7** | **17 571·1** | **155 021·8** |
| 589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)* | 2 498·4 | 2 179·4 | 26 139·1 |
| 606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* | 8 991·— | 10 918·4 | 93 817·8 |
| 624. Juta *(jute)* | 2 330·7 | 2 211·2 | 15 809·1 |
| **IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów** *(rubber & rubber goods)* | **671·4** | **459·3** | **6 630·8** |
| **X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie** *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)* | **154·1** | **156·1** | **1 479·7** |
| **XI. Papier i wyroby z niego** *(paper & paper wares)* | **2 613·—** | **3 142·3** | **24 117·6** |
| 803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)* | 1 775·2 | 1 736·2 | 14 969·3 |
| 794, 795. Celuloza *(cellulose)* | 773·6 | 1 232·7 | 8 151·9 |
| **XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane** *(stone, ceramic & glass wares)* | **73·7** | **365·2** | **1 140·4** |
| **XIII. Metale i wyroby z nich** *(metals & metal goods)* | **77 995·7** | **57 434·6** | **474 612·3** |
| 927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)* | 75 241·3 | 54 488·8 | 446 886.3 |
| 977. Miedź *(copper)* | 1 583·7 | 1 567·2 | 12 884·4 |
| **XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny** *(machinery, apparatus, electric products)* | **628·8** | **873·9** | **7 305·8** |
| **XV. Środki transportowe** *(means of transport)* | **1 008·7** | **500·4** | **6 521·—** |
| **XVI-XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja** *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)* | **680·3** | **209·1** | **2 290·3** |
| **XVIII—XX. Towary różne, odzielnie niewymienione** *(Sundry goods non specified)* | **46·8** | **110·—** | **559·8** |

## B. Wywóz *(exports)*

| Poz. tar. cel. | Grudzień *December* | Listopad *November* | Od początku roku *January-December* |
|---|---|---|---|
| **Cały wywóz** | **580 989·4** | **563 597·—** | **6 407 490·2** |
| **I. Wytwory pochodzenia roślinnego** *(agricultural products)* | **8 291·4** | **7 580·9** | **77 334·9** |
| 1 Pszenica *(wheat)* | 15·2 | — | 30.8 |
| 2. Żyto *(rye)* | — | — | — |
| 9-16. Strączkowe *(suliguose)* | 460·6 | 151·5 | 945·1 |
| 27/1-2. Mąka *(flour)* | 151·9 | 20·— | 549.8 |
| 27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)* | 448·4 | 653·— | 7 999·7 |
| 35. Słód *(malt)* | 4 186·2 | 2 853·9 | 27 460·4 |
| **II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego** *(live animal & animal products)* | **4 210·1** | **4 657·—** | **61 322·—** |
| 121/3a. Bekony *(bacon)* | 1 456·3 | 1 163·1 | 18 719.8 |
| 125. Jaja *(eggs)* | 940·5 | 1 667·7 | 22 764.— |
| 127. Masło *(butter)* | 181·— | 750·4 | 11 369.— |
| **III. Wytwory pochodzenia mineralnego** *(mineral products)* | **503 836·4** | **502 393·9** | **5 573 613·5** |
| 154. Cement *(cement)* | 783·8 | 216·9 | 13 329·8 |
| 174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)* | — | 30·9 | 1 729·8 |
| 180. Węgiel kamienny *(coal)* | 434 426·7 | 445 564·3 | 4 905 612·9 |
| 180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)* | 38 502·2 | 40 597·5 | 401 573·4 |
| 182. Koks *(coke)* | 27 522·5 | 15 450·— | 236 181·6 |
| 197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* | 0·1 | — | 120·5 |
| **IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych** *wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)* | **95·7** | **47·9** | **2 308·4** |
| **V. Przetwory spożywcze, tytoń** *(foodstuffs, tobacco)* | **12 575·4** | **8 621·6** | **109 894·7** |
| 259-260. Cukier *(sugar)* | 3 606·6 | 4 437·4 | 62 160·1 |
| 287. Makuchy *(oil cake)* | 900·— | 1 121·5 | 16 642·7 |
| 288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)* | 49·2 | 172·2 | 4 827·2 |
| **VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby** *(chemicals, pharmaceutic products, paints)* | **3 738·5** | **6 344·3** | **44 908·2** |
| 299/18. Soda *(soda)* | — | 37·8 | 2 141·5 |
| 300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)* | 2 043·9 | 1 536·2 | 17 007·5 |
| 479 Sól potasowa *(potassium salts)* | 330·— | 930·— | 4 098·6 |
| 480-482 Saletra *(Salpetre)* | 16·6 | 2 602·2 | 4 974·3 |
| **VII. Skóry, futra, wyroby skórzane** *(hides, furs, leather goods)* | **202·2** | **237·5** | **1 994·5** |

| Poz. tar. cel. | Grudzień *December* | Listopad *November* | Od początku roku *January-December* |
|---|---|---|---|
| **VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich** *(raw textile materials and fabrics)* | **2 205·8** | **1 141·5** | **16 215·4** |
| 563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)* | 524·1 | 400·2 | 7 645·7 |
| **IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów** *(rubber, its substitute and rubber goods)* | **39·5** | **20·6** | **250·3** |
| **X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie** *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)* | **23 907·6** | **12 757·5** | **313 660·8** |
| 747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki, i dłużyce *(telegraph poles & mining)* | — | — | 18 957·3 |
| 749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)* | 20 614·5 | 10 447·7 | 265 628·1 |
| 752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)* | — | — | — |
| 757/3. Klepki *(staves)* | — | 75·3 | 945·— |
| 772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* | 1 481·9 | 1 179·3 | 15 373·1 |
| **XI. Papier i wyroby z niego** *(paper & paper wares)* | **1 800·5** | **2 364·2** | **22 272·4** |
| 792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)* | 865·9 | 356·6 | 7 612·2 |
| 794, 795. Celuloza *(cellulose)* | 623·4 | 1 609·5 | 11 947·8 |
| **XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane** *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)* | **72·2** | **85·7** | **718·4** |
| **XIII. Metale i wyroby z nich** *(metals & metals products)* | **19 919·** | **17 184·2** | **181 454·7** |
| 925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)* | 11 069·— | 9 721·6 | 99 141·2 |
| 932/1. Szyny kolejowe *(rails)* | — | 1 590·3 | 8 561·6 |
| 937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)* | 2 799·8 | 2 805·8 | 25 961·5 |
| 968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* | 1 737·4 | 1 385·3 | 17 828·1 |
| **XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne** *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments).* | **56·4** | **50·3** | **830·6** |
| **XIX—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione** *(sundry non specified goods)* | **38.7** | **109·9** | **711·4** |

## C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

| | | |
|---|---|---|
| Grudzień *(December)* . . . . . . . | 1936 | — 746.119.4 |
| Listopad *(November)* . . . . . . . | 1936 | — 724.051·9 |
| Grudzień *(December)* . . . . . . . | 1935 | — 641.012·9 |
| od początku roku *(January—December)* | 1936 | — 7.742 945.9 |
| " " " " | 1935 | — 7.474.443.8 |

## 2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Danzig included)*

| Poz. tar. cel. | Grudzień *December* | Listopad *November* | Od początku roku *January-December* |
|---|---|---|---|
| **Przywóz** *(imports)* | 3 351·1 | 2 697·2 | 10 894·— |
| 1, 2, 3, 4 — **Zboże** *(grain)* | — | — | 50.— |
| 9—16 — **Strączkowe** | — | — | 53.1 |
| 24—26 — **Nasiona oleiste** *(oil seeds)* | — | — | 498·3 |
| 27/1—2 — **Mąka** *(flour)* | 50 8 | 203·2 | 586·2 |
| 30/1, 2 — **Ryż** *(rice)* | — | — | 40·— |
| 31, 32 — **Krochmale** *(starch)* | — | 20·— | 20·4 |
| 27/3—32 — **Mąka pastewna** | 213·2 | 304·8 | 740·5 |
| 40—50 — **Warzywa** *(greeus)* | — | — | 0·5 |
| 76 — **Kawa** *(coffee)* | — | — | 9·3 |
| 81—82 — **Korzenie** *(spices)* | 30·— | — | 33·2 |
| 116 — **Ryby połowy włas.** *(fish)* | 1 017·— | 616·— | 11 802·— |
| 117 — **Śledzie** *(herrings)* | — | — | 31·6 |
| 215—218 — **Tłuszcze zwierz.sur.** *(animal origin)* | — | — | 1·— |
| 226—229 — **Przetwory mączne** *(flour products)* | — | — | 0·6 |
| 205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(fats & oils* 272, 273, — *of reget. orig.)* | — | — | 1·2 |
| 276, 278 — **Napoje alkoholowe** *(spirits)* | — | — | 5·1 |
| 300/4 — **Siarczan amonu** *(sulphote of ommonia* | 2 040·1 | 1 536·2 | 5 760·5 |
| 429—454 — **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)* | — | — | 4·7 |
| 492—515 — **Skóry** *(skins and hides)* | — | — | 0·5 |
| 597—622 — **Tkaniny** *(textiles)* | — | – | 3·5 |
| 624 — **Juta** *(jute)* | — | — | 14·7 |
| 757, 778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)* | — | 17.— | 90·7 |
| 742—803 — **Papier** *(paper)* | — | — | 32,9 |
| 862—887 — **Wyroby ceramiczne** *(ceramic products)* | — | — | 1·1 |
| 896—927 — **Szkło** *(glass)* | — | — | 0·7 |
| 930—966 — **Wyr. żel. i metal.** *(iron and steel goods)* | — | — | 84·1 |
| **Różne** *(various)* | — | — | 27·6 |
| **Wywóz** *(exports)* | 456·3 | 677.9 | 19 625·8 |
| 23 — **Pestki drzew owocowych** *(fruits stones)* | — | — | 6·— |
| 17, 23, 25 — **Nasiona** *(seeds various)* | — | — | 26·3 |
| 24—26 — **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)* | — | — | 363·5 |
| 131, 32 — **Krochmale** *(starch)* | — | — | 77·5 |
| 27/1—2 — **Mąka** *(flour)* | — | — | 10·— |
| 30/1—2 — **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)* | 125·— | 41.8 | 9 751·1 |
| 35 — **Słód** *(malt)* | — | — | 25·3 |
| 40—50 — **Warzywa** *(greens)* | — | — | 8·4 |
| 53—58, 60—64 **Owoce świeże** *(fresh fruit)* | — | — | 168·3 |
| 59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** *(dried fruit)* | — | 10·1 | 330·6 |
| 67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)* | — | — | 5·4 |
| 69, 72 — **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)* | — | — | 10·9 |
| 76 — **Kawa** *(coffee)* | 7·5 | — | 62· |
| 78 — **Herbata** *(tea)* | — | — | 8·8 |
| **Kakao** *(cocoa)* | — | — | 209 — |
| 81, 82 **Korzenie** *(spices)* | — | — | 24.5 |

| Poz. tar. cel. | Grudzień *December* | Listopad *November* | Od początku roku *January-December* |
|---|---|---|---|
| 89 — **Rośliny lecznicze** *(farmaceutic plants)* | — | — | 10·4 |
| 95—97 — **Żywica** *(resin)* | 1·— | — | 741·2 |
| 117 — **Śledzie** *(herrings)* | — | 48·— | 410·5 |
| 127—200 — **Oleje** *(oils)* | — | 9·1 | 36·3 |
| 137/2—3 — **Jelita** *(casings)* | — | — | 12·6 |
| 142—143 — **Gąbki i muszle** *(sponges and shells)* | — | — | 0·2 |
| 148 — **Kamienie** *(stones)* | — | — | 28·4 |
| 150 — **Glinki** *(clay)* | — | — | 58·7 |
| 170/1, 2, 171/1, 2 **Materiały szlifierskie** *(grindings materials)* | — | 25·— | 51·3 |
| 177 — **Rudy różne** *(various oses)* | — | — | 2.5 |
| 198, 199 — **Asfalt** *(asphalt)* | — | — | 36·6 |
| 200/8, a, b, c, — **Wazelina** *(vaseline)* | — | — | 23·5 |
| 203—204 — **Wosk** *(wax)* | — | — | 14·7 |
| 205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(fats & oils vegetable origin)* | — | 3·2 | 538·2 |
| 215—218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal origin)* | — | 49·5 | 772·1 |
| 216 — **Tran** *(cod-liver-oil)* | 2·— | 16·7 | 278·— |
| 219 — **Stearyna** *(stearine)* | — | 10·1 | 75·5 |
| 246 — **Mleko skondensowane** *(condensed milk)* | — | — | 0·2 |
| 254—256 — **Ryby** *(fish)* | — | — | 45·9 |
| 276—278 — **Napoje alkoholowe** *(spirits)* | — | — | 4·5 |
| 295/6 — **Siarka** *(sulphur)* | 1·— | — | 19·8 |
| 295—491 — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)* | — | 157·4 | 459·4 |
| 299/18 — **Soda** *(soda)* | — | — | 16·— |
| 405—425 — **Farby** *(paints)* | — | — | 54·4 |
| 404 — **Sadze** *(soot)* | — | — | 58 7 |
| 424—428 — **Garbniki** | 150 8 | 87·5 | 1 533·6 |
| 429—454 — **Artykuły kosmetyczne** *(cosmetics)* | — | — | 1·7 |
| 492—513 — **Skóry** *(skins)* | 17·6 | 37·3 | 716·5 |
| 589/1, 2, 592 — **Wełna** *(wool)* | — | — | 130·2 |
| 597—622 — **Tkaniny** *(textiles)* | — | — | 81·3 |
| 606 — **Bawełna** *(cotton)* | - | — | 10·6 |
| 624 — **Juta** *(jute)* | — | — | 20·7 |
| 625, 626 — **Sizal** *(sisal)* | — | — | 28·5 |
| 720—724 — **Kauczuk** *(rubber)* | — | — | 106·1 |
| 757—778 z wyj. 772, 773 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)* | 1·1 | — | 60·3 |
| 772, 773 — **Dykty i forniery** *(plywoods)* | — | — | 33·3 |
| 779 — **Korek, wyr. z korka** | — | — | 83·8 |
| 794, 795 — **Celuloza** *(cellulose)* 792—803 | — | — | 4·6 |
| 807—808 — **Fibra** *(fibre)* | 0·9 | — | 7·9 |
| 809—819, 826 — **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)* | — | 40·— | 971·2 |
| 925—981 — **Metale różne** *(various metals)* | — | — | 5·4 |
| 930—965 — **Wyroby żel. i met.** *(iron ware & steel ware)* | — | 2·5 | 78·7 |
| 966 — **Cyna** *(tin)* | — | — | 4 2 |
| 968 — **Cynk** *(zinc)* | — | — | 15·9 |
| 977 — **Miedź** | 149·4 | 136·7 | 837 5 |
| **Różne** *(various)* | - | 3·— | 56 6 |
| **Przywóz i wywóz razem** | 3 807.4 | 3 375·1 | 39 519·8 |

## 3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

| Poz. tar. cel. | Grudzień *December* | Listopad *November* | Od początku roku *January-December* |
|---|---|---|---|
| **Przywóz** *(imports)* | 1 704·5 | 10 707·5 | 45 562 |
| 1—4 — **Zboże** *(grain)* | — | — | — |

| Poz. tar. cel. | Grudzień *December* | Listopad *November* | Od początku roku *January-December* |
|---|---|---|---|
| 17, 23, 25 — **Nasiona** *(seeds various)* | — | — | 11·6 |
| 24—26 — **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)* | — | — | — |
| 31, 32 — **Krochmale** *(starch)* | 105·— | — | 189·9 |

| Poz. tar. cel. | Grudzień *December* | Listopad *November* | Od początku roku *January-December* |
|---|---|---|---|
| 27/1—3 — Mąka *(flour)* | 22·1 | 198·5 | 1 610·— |
| 27/3—32 — Mąka pastewna | — | — | — |
| 28/1—5 — Kasza *(grits)* | 1·— | 6·1 | 30·8 |
| 35 — Słód *(malt)* | — | — | 1 185·5 |
| 40—50 — Warzywa *(greens)* | 3·7 | 7·7 | 240·1 |
| 53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)* | 0·1 | 1·1 | 45·4 |
| 59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)* | 2·3 | 1·1 | 55·5 |
| 67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)* | 0·6 | — | 6·5 |
| 76 — Kawa *(coffee)* | — | 0·4 | 21·1 |
| 77 — Cykoria *(succory)* | 1·— | 2·— | 15·9 |
| 78 — Herbata *(tea)* | — | — | 6·5 |
| 80 — Kakao *(cocoa)* | 6·— | 3·7 | 27·9 |
| 81, 82 — Korzenie *(spices)* | 0.3 | 3·5 | 18·9 |
| 95, 97 — Żywica *(resin)* | — | — | 15·4 |
| 104/3 — Trawa morska *(see grass)* | — | — | 5·3 |
| 125 — Jaja *(eggs)* | 1·2 | — | 7·3 |
| 127—200 — Oleje *(oils)* | 0·1 | 0·8 | 36·— |
| 128/1—4 — Ser *(cheese)* | — | — | 0·1 |
| 131 — Pierze *(feather)* | — | 6·4 | 14·5 |
| 137/2a, b — Jelita *(casings)* | — | — | 18·8 |
| 205—214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)* | 5·9 | — | 26·7 |
| 215, 217, 218 — Tłuszcze zwierz. surowe *(raw fats of animal origin)* | 1·1 | — | 29·5 |
| 228 — Makaron *(macaroni)* | 1·1 | — | 51·4 |
| 243/1, 2 — Konserwy mięsne *(meat preserves)* | — | — | 3·— |
| 254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fishes)* | — | — | 53·3 |
| 259, 260 — Cukier *(sugar)* | 1 260·— | 9 932·— | 36 512·4 |
| 272, 273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)* | 28·3 | 11·5 | 335·2 |
| 295—491 — Przetwory chemiczne *(chemicals)* | 13·5 | 34·7 | 135.4 |
| 299/18 — Soda *(soda)* | — | — | 607·6 |
| 405—425 — Farby *(paints)* | — | 0·9 | 20·9 |
| 411/2 — Biel cynkowa *(zinc white)* | — | — | 3·— |
| 429—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* | 3·3 | 4·6 | 109·6 |
| 466—470 — Klej i żelatyna *(glue and gelatine)* | — | — | 2·3 |
| 492—513 — Skóry *(skins)* | 0·1 | 0·9 | 69·3 |
| 534—559 — Wyroby skórzane *(leather goods)* | 0·1 | — | 0·7 |
| 563—622 — Tkaniny *(textile fabrics)* | 115·2 | 199·6 | 1 462·3 |
| 589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* | — | — | 6·— |
| 606/1, 2 a b — Odpadki bawełny *(cotton waste)* | — | — | 0·5 |
| 646—648 — Sznury *(ropes)* | — | — | 8·9 |
| 720, 724 — Kauczuk *(rubber)* | — | — | 11·2 |
| 725—746 — Wyroby gumowe *(rubber goods)* | — | 6·3 | 26·8 |
| 749, 750, 751 — Deski i łaty *(boards & laths)* | — | — | 12.4 |
| 757—778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)* | 1·5 | 41·1 | 163·1 |
| 776 — Meble *(bentwood furniture)* | — | 5·6 | 54·7 |

| Poz. tar. cel. | Grudzień *December* | Listopad *November* | Od początku roku *January-December* |
|---|---|---|---|
| 779—787 — Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)* | — | — | 3·— |
| 792, 803, 809, 826 Papier *(paper)* | 15·2 | 67·3 | 722·4 |
| 836—847 — Książki i broszury *(books)* | — | — | 1·6 |
| 862—887 — Wyroby ceram. *(ceramic products)* | 1·— | 2·7 | 55·5 |
| 896—927 — Szkło i wyroby *(glass and glass ware)* | 4·8 | 5·4 | 73·8 |
| 925—981 — Metale różne *(various metals)* | — | 30·7 | 37·5 |
| 930—965 — Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)* | 106·3 | 118·4 | 1 165·8 |
| 968 — Cynk *(zinc)* | — | — | — |
| Różne *(various)* | 3·7 | 14·5 | 233·2 |
| **Wywóz** *(exports)* | **2 430·4** | **8 659·9** | **54 083·8** |
| 7 — Kukurydza *(maize)* | — | — | 0·2 |
| 23 — Pestki drzew owocowych *(fruit stones)* | — | 3·5 | 11·6 |
| 24—26 — Nasiona oleiste *(oil seeds)* | 199·1 | 169·8 | 2 744·3 |
| 17, 23, 25 — Nasiona *(seeds various)* | — | 3·— | 25·7 |
| 24/1—3 — Mąka *(flour)* | — | — | 52·8 |
| 28 — Kasza *(grits)* | 5·7 | 1.9 | 20·9 |
| 30 — Ryż wyłuszczony *(husked rice)* | 62·— | 2 753·6 | 17 793·4 |
| 31 — Krochmal *(starch)* | — | 14·2 | 69·8 |
| 53, 58, 60—64 — Owoce świeże *(fresh fruit)* | 0·8 | 34·8 | 376·3 |
| 59, 61—63, 66 — Owoce suszone *(dried fruit)* | 163·9 | 293·4 | 1 741·9 |
| 62—72 — Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* | 29·2 | 32·5 | 110·6 |
| 67, 68 — Konserwy owocowe *(fruit preserves)* | 1·1 | 0·2 | 38·7 |
| 76 — Kawa *(coffee)* | 62·1 | 41·5 | 455·6 |
| 78 — Herbata *(tea)* | 15.8 | 37·5 | 164·5 |
| 80 — Kakao *(cocoa)* | 178·— | 339·4 | 1 842·3 |
| 81—82 — Korzenie *(spices)* | 7·6 | 31·9 | 235·9 |
| 89 — Rośliny lecznicze *(medicinal plants)* | 9·9 | 8·2 | 53·1 |
| 95, 97 — Żywica *(resin)* | 80·5 | 69·1 | 1 411·8 |
| 104 — Trawy morskie, trzcina *(sea grass, reed)* | 4·9 | 3·1 | 44·1 |
| 117 — Śledzie *(herrings)* | 18·2 | 70·5 | 373·4 |
| 127—200 — Oleje *(oils)* | 1·2 | 29·3 | 177·9 |
| 128/1—4 — Sery *(cheese)* | — | — | 5·4 |
| 129/1—5 — Kazeina *(caseine)* | 2·5 | 0·2 | 4·3 |
| 137/2a, b — Jelita *(casings)* | 7·9 | 57·6 | 193·8 |
| 143/1—3 — Muszle *(shells)* | 15·2 | 10·6 | 43·8 |
| 148 — Kamienie *(stones)* | — | 5·8 | 253·4 |
| 154 — Cement *(cement)* | — | — | 2·6 |
| 156/1—2 — Talk *(talc)* | 1·— | 14·5 | 31·1 |
| 161 — Minerały zawier. bor *(minerals bor)* | — | 63·8 | 289·6 |
| 170 — Art. szlifierskie *(grinding materials)* | 2·— | 1·— | 35·2 |
| 177 — Rudy różne *(various ores)* | — | — | 56·7 |
| 186—188 — Smoła *(pitch)* | — | — | 19·3 |
| 198—199 — Asfalt *(asphalt)* | — | — | 25·8 |
| 200/8, a, b, c — Wazelina *(vaseline)* | 24·9 | 13·7 | 92·2 |
| 203—204 — Wosk *(wax)* | 10·4 | 3·6 | 88·5 |
| 205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)* | 74·1 | 94·4 | 2 283.8 |
| 213/1—3 — Pokost *(varnish)* | — | — | 0·2 |
| 215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* | 404.— | 431·1 | 3 161·9 |

| Poz. tar cel. | | Grudzień *December* | Listopad *November* | Od początku roku *January-December* |
|---|---|---|---|---|
| 216 | — **Tran** *(whale oil)* | 59·2 | 175·5 | 632·2 |
| 219 | — **Stearyna** *stearine)* | 5·5 | 9·4 | 87·6 |
| 254, 256 | — **Ryby i konserwy rybne** *(fish)* | 10·— | 22·4 | 188·3 |
| 259—260 | — **Cukier** *(sugar)* | — | — | 3·3 |
| 272—273, 276, 278 | **Napoje alkoholowe** *(spirits)* | 0·5 | 3·8 | 12·2 |
| 286, 287 | — **Otręby i makuchy** *(bran & oil cokes)* | — | — | 17·6 |
| 293—294/1, 2, 3, 6 | **Tytoń** *(tobacco)* | — | — | 9·9 |
| 295/6 | — **Siarka** *(sulphur)* | 10·— | 78·3 | 288·8 |
| 295—491 z wyj. osobno wym. | | | | |
| 299/18 | — **Soda** *(soda)* | — | — | 7·— |
| | **Przetwory chemiczne** *(chemicals)* | 103·2 | 669·6 | 1 470·2 |
| 408 | — **Sadze** *(soot)* | 10·8 | 9·7 | 187·3 |
| 405, 407, 409 | | | | |
| 412, 418, 420 | | | | |
| 423 | — **Farby** *(paints)* | 27·8 | 33·— | 129·7 |
| 424—427 | — **Garbniki** *(tanning extracts)* | 122·4 | 914·2 | 2 383·7 |
| 429, 450—454 | — **Artykuły kosmetyczne** *cosmetics)* | — | 1·7 | 40·8 |
| 466, 470 | — **Klej i żelatyna** *(glue and gelatine)* | 0·4 | 0·4 | 21·8 |
| 487 | — **Celuloid** *(celluloid)* | 20·5 | 20·6 | 107·6 |
| 492, 513 | — **Skóry** *(skins)* | 55·9 | 364·5 | 2 497·1 |
| 589/1, 2 592 | — **Wełna** *(wool)* | — | 338·3 | 2 719·6 |
| 597, 605, 613 | | | | |
| 606 | — **Bawełna** *(cotton)* | 5·7 | 8·3 | 72·5 |
| 622 | — **Tkaniny** *(textiles)* | 7·5 | 5·4 | 70·2 |
| 624 | — **Juta** *(jute)* | — | — | 6·6 |
| 625—626 | — **Sisal** *(sizal)* | 12·6 | 1·5 | 76·6 |

| Poz. tar. cel. | | Grudzień *December* | Listopad *November* | Od początku roku *January-December* |
|---|---|---|---|---|
| 646—648 | — **Sznury** *(ropes)* | 2·9 | 6·1 | 26·— |
| 720, 724 | — **Kauczuk** *(rubber)* | 17·6 | 127·7 | 950·5 |
| 725, 746 | — **Wyroby gumowe** *(rubber goods)* | 4·2 | 27·4 | 114.9 |
| 750 | — **Drzewo egzotyczne** *(exotic wood)* | 1.9 | — | 16·3 |
| 757, 778 | — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)* | 1·1 | 2·— | 83·1 |
| 779 | — **Korek, wyroby z korka** *(cork goods)* | — | — | 246·4 |
| 792, 803, 809 | | | | |
| 797 800 | — **Tektura** *(pastboard)* | 5·6 | 32·8 | 119·2 |
| 807, 808 | — **Fibra** *(fibre)* | 11·6 | 15·4 | 95·7 |
| 826 | — **Papier** *(paper)* | 167·5 | 398·7 | 1 892·1 |
| 794/1, 2 795 | — **Celuloza** *(cellulose)* | 50·8 | 50·8 | 611.5 |
| 862—887 | — **Wyroby ceramiczne** *(ceramic goods)* | — | 2·4 | 24·— |
| 896—927 | — **Szkło i wyroby** *(glass and glass ware)* | 5·— | 19·4 | 100·4 |
| 925—981 | — **Metale różne** *(various metals)* | 2·1 | 7·3 | 215·9 |
| 927 | — **Żelastwo** *(złom) (scrap iron)* | — | 14·3 | 43·2 |
| 930—965 | — **Wyroby stal. i żelazne** *(hardware)* | 111·1 | 111·3 | 1 079·4 |
| 955 | — **Rury żelazne** *(iron pipes)* | — | — | 107·7 |
| 966/1—4 | — **Cyna** *(tin)* | 23·1 | 34·4 | 239·7 |
| 977 | — **Miedź** *(copper)* | 182·8 | 477·9 | 2 283·7 |
| 1037, 1098 | — **Masz. apar. i części** *(machinery apparatus parts)* | 1·5 | 4·6 | 134·4 |
| | **Różne** *(various)* | 7·6 | 37·1 | 336·7 |
| **Przywóz i wywóz razem** *(total exports and imports)* | | 4 134·9 | 19 367·4 | 99 645·8 |

## 4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

| | | |
|---|---|---|
| Grudzień *(December)* | 1936 — | 754.061·7 |
| Listopad *(November)* | 1936 — | 746.794·4 |
| Grudzień *(December)* | 1935 — | 648.664·3 |
| od początku roku *(January—December)* | 1936 — | 7.882.111·5 |
| " " " " | 1935 — | 7.635.036·1 |

## III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

| | Przyszło statków *(ships incoming)* | | | Wyszło statków *(ships outgoing)* | | | Suma rubr. 3 i 6 *(total column 3 & 6)* | Kolejne miejsce *(place occupied)* |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | ogółem *(total)* | w tym z ład. *(loaded)* | o ogól. poj. *(n. r. t.)* | ogółem *(total)* | w tym z ład *(loaded)* | o ogól. poj. *(n. r. t.)* | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Polska *(Poland)* | 58 | 36 | 63.363 | 55 | 45 | 64.624 | 127 987 | 2 |
| W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* | 1 | — | 938 | 3 | 3 | 3.063 | 4.001 | 16 |
| Anglia *(Great Britain)* | 14 | 3 | 30.232 | 13 | 9 | 24 231 | 54.463 | 8 |
| Dania *(Denmark)* | 65 | 43 | 46 915 | 67 | 43 | 46.987 | 93.802 | 3 |
| Estonia *(Estonia)* | 15 | 8 | 8.088 | 15 | 10 | 9 313 | 17.401 | 12 |
| Finlandia *(Finland)* | 20 | 9 | 23 810 | 20 | 12 | 25 238 | 49.048 | 9 |
| Grecja *(Greece)* | 8 | 2 | 16 953 | 8 | 8 | 14.456 | 31.409 | 10 |
| Holandia *(Holland)* | 13 | 6 | 11 565 | 16 | 12 | 11.160 | 22.725 | 11 |
| Łotwa *(Latvia)* | 3 | — | 3 574 | 5 | 2 | 5 098 | 8 672 | 13 |
| Niemcy *(Germany)* | 62 | 36 | 45 045 | 59 | 32 | 39 709 | 84.754 | 5 |
| Norwegia *(Norvay)* | 49 | 23 | 38.153 | 46 | 31 | 34 321 | 72.474 | 6 |
| Stany Zj. Am. P. *(U. S. A.)* | 9 | 5 | 28.194 | 9 | 5 | 28.194 | 56 388 | 7 |
| Szwecja *(Sweden)* | 120 | 52 | 87.902 | 129 | 103 | 92.863 | 180 765 | 1 |
| Włochy *(Italy)* | 17 | 2 | 51.588 | 13 | 13 | 41.744 | 93 332 | 4 |
| Węgry *(Hungary)* | 1 | — | 2 737 | 1 | 1 | 2.737 | 5 474 | 15 |
| Z. S. R. R. *(U. S. S. R.)* | 2 | 2 | 3 428 | 2 | — | 3 723 | 7.151 | 14 |
| **Razem** *(total)* | **457** | **227** | **462.485** | **461** | **329** | **447 461** | **909 946** | — |
| Miesiąc poprzedni *(previous month)* | 471 | 242 | 449.767 | 446 | 319 | 432.444 | 882.211 | — |
| Ten sam mies. 1935 r. *(December 1935)* | *428* | *196* | *396 844* | *433* | *308* | *391.117* | *787.961* | — |
| Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)* | 4.911 | 2 185 | 4 919.765 | 4.907 | 3.723 | 4 895.419 | 9.815 184 | — |
| Od pocz. r. 1935 *(since beginning of 1935* | 4.778 | 2.020 | 4 559.140 | 4 772 | 3.754 | 4 565.122 | 9.124.262 | — |

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w grudniu 1936 r.: 1 012 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 53; c) średni postój statków w porcie: 53,6 godziny.

## IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W GRUDNIU 1936 R.

**w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.**

| Gatunki ryb | Połowy bałtyckie | | | | | | Połowy dalekomorskie | Razem |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Hel | Gdynia | Jastarnia W. Wieś | Chłapowo Karwia | Puck i wioski | Połowy dalsze | | |
| Łososie | 5.240 | — | 10 | — | — | — | — | 5.250 |
| Mielnica | — | 30 | — | — | 350 | — | — | 380 |
| Troć | — | — | — | — | 220 | — | — | 220 |
| Płastugi—Stornia | 700 | 2.640 | 9.600 | 7.500 | 3 960 | — | — | 24 400 |
| Śledzie | 31.700 | 25.030 | 41.100 | 760 | 17.810 | — | — | 116.400 |
| Szproty | 570.400 | 395.500 | 372.000 | 27.700 | 25 300 | — | — | 1.390.900 |
| Węgorze | — | — | 250 | — | 1 300 | — | — | 1.550 |
| Wątłusze | 3 850 | 4.040 | 16 650 | 92 500 | 10.0 0 | 3.750 | — | 130.790 |
| Sieja | — | — | — | — | 10 | — | — | 10 |
| Szczupaki | — | — | 500 | — | 360 | — | — | 860 |
| Okonie | — | — | — | — | 20 | — | — | 20 |
| **Razem** w grudzień | **611.890** | **427.240** | **440 110** | **128 460** | **59 330** | **3.750** | — | **1 670.780** |
| Wartość w zł | 175.745 | 102 690 | 111.880 | 43 319 | 22 209 | 1 350 | — | 457.193 |
| Miesiąc ubiegły w kg. | 550.150 | 229.330 | 299.390 | 85.850 | 42.300 | 4 100 | — | 1.211.120 |
| Razem od początku roku w kg. (cały 1936 rok) | 7 675.820 | 5.163.220 | 3.816.800 | 646 080 | 511.500 | 462,810 | *) 5 059.700 | 23.335.930 |

*) połowy dalekomorskie włącznie za 1936 r. — 5.059.700 kg.; z tego przypada na grudzień 1936 r. 544,80J kg.

## V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

| | Przyjechało *(passengers incoming)* | | | | | Wyjechało *(passengers outgoing)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Grudzień *(December)* | | | | Listopad *(November)* | Grudzień *(December)* | | | | Listopad *(November)* |
| | I kl. | II kl. | III kl. | Razem (total) | Razem (total) | I kl. | II kl. | III kl. | Razem (total) | Razem (total) |
| **Anglia** | — | **72** | — | **72** | **31** | **6** | **22** | **284** | **312** | **88** |
| Hull | — | 3 | — | 3 | 6 | — | 1 | — | 1 | 2 |
| Londyn | — | 69 | — | 69 | 25 | 6 | 21 | 284 | 311 | 86 |
| **Argentyna** | — | — | **32** | **32** | **13** | — | **25** | **333** | **358** | **409** |
| Buenos Aires | — | — | 32 | 32 | 13 | — | 25 | 333 | 358 | 409 |
| **Belgia** | — | **11** | — | **11** | **12** | — | — | — | — | — |
| Antwerpia | — | 11 | — | 11 | 12 | — | — | — | — | — |
| **Brazylia** | — | **1** | **9** | **10** | **17** | **9** | — | **45** | **54** | **43** |
| Rio de Janeiro | — | — | 2 | 2 | 2 | 4 | — | 25 | 29 | 27 |
| Santos | — | 1 | 7 | 8 | 15 | 5 | — | 20 | 25 | 16 |
| **Dania** | — | **52** | **15** | **67** | **28** | — | **17** | **1** | **18** | **9** |
| Kopenhaga | — | 52 | 15 | 67 | 28 | — | 16 | 1 | 17 | 8 |
| Inne porty | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | 1 |
| **Estonia** | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | **4** |
| Tallinn | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | 4 |
| **Finlandia** | — | **7** | — | **7** | **8** | — | — | — | — | — |
| Helsinki | — | 7 | — | 7 | 8 | — | — | — | — | — |
| **Francja** | — | **2** | — | **2** | **17** | — | — | **421** | **421** | **237** |
| Le Havre | — | 2 | — | 2 | 17 | — | — | 421 | 421 | 237 |
| **Holandia** | — | **6** | — | **6** | **6** | — | — | — | — | — |
| Rotterdam | — | 6 | — | 6 | 4 | — | — | — | — | — |
| Inne porty | — | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — |
| **Kanada** | — | **1** | **114** | **115** | **25** | — | — | **42** | **42** | — |
| Halifax | — | 1 | 114 | 115 | 25 | — | — | 42 | 42 | — |
| **Litwa** | — | **1** | — | **1** | **1** | — | — | — | — | — |
| Kłajpeda | — | 1 | — | 1 | 1 | — | — | — | — | — |
| **Norwegia** | — | — | **1** | **1** | **20** | — | **2** | — | **2** | — |
| Oslo | — | — | 1 | 1 | 20 | — | 1 | — | 1 | — |
| Inne porty | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | — |
| **Senegal** | **1** | — | — | **1** | — | — | — | — | — | — |
| Dakar | 1 | — | — | 1 | — | — | — | — | — | — |
| **Stany Zjedn. Am. P.** | — | **40** | **150** | **190** | **88** | — | **50** | **269** | **319** | **247** |
| New-York | — | 40 | 150 | 190 | 88 | — | 50 | 269 | 319 | 247 |
| **Szwecja** | — | **12** | — | **12** | **28** | — | **3** | — | **3** | **7** |
| Göteborg | — | 1 | — | 1 | 19 | — | — | — | — | 4 |
| Malmö | — | 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | 2 |
| Sztokholm | — | 10 | — | 10 | 2 | — | 3 | — | 3 | — |
| Inne porty | — | — | — | — | 7 | — | — | — | — | 1 |
| **Urugwaj** | — | — | — | — | — | — | — | **401** | **401** | **447** |
| Rio Grande do Sul | — | — | — | — | — | — | — | 401 | 401 | 447 |
| **via W. M. Gdańsk** | — | — | — | — | — | — | **1** | — | **1** | — |
| Gdańsk | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | — |
| **Razem** | **1** | **205** | **321** | **527** | **294** | **15** | **121** | **1796** | **1932** | **1491** |


Wydawca — Polska Agencja Telegraficzna. Redaktor — Jerzy de Nisau

Przedruk dozwolony z powołaniem się na źródło Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Ceny ogłoszeń: 1/1 str. zł. 500.—, 1/2 str. zł. 300—, 1/4 str. zł. 150.—. Ogłoszenia drobne zł. 0,50 za m/m przez 1 szpaltę w układzie 3 szpaltowym. Tabele w tekście 50 % drożej.

Drukarnia Państwowa Nr 88028.